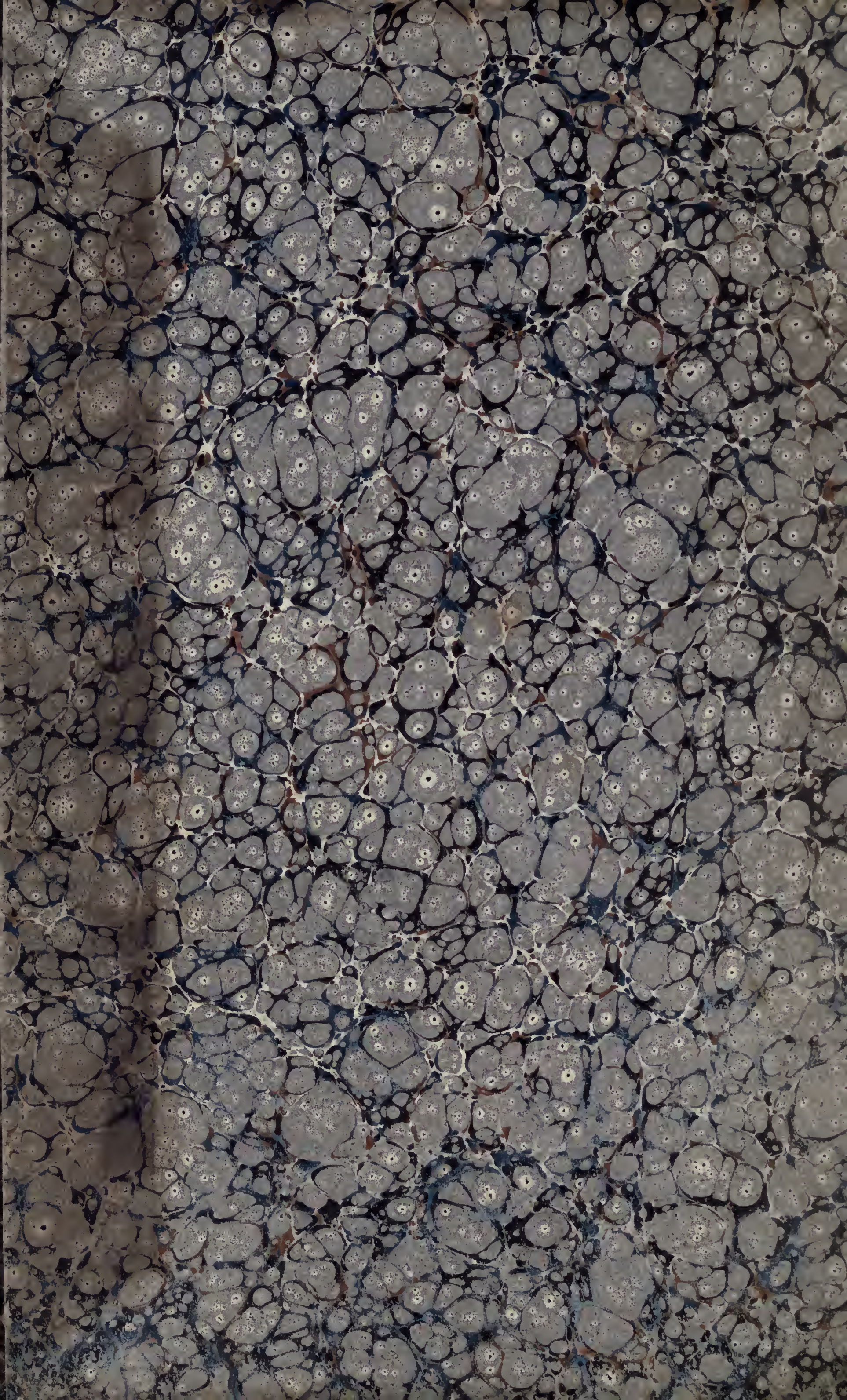






ESSAI

SUR

LE COMMERCE

DE MARSEILLE.

ESSAI

SUR LE

COMMERCE

DE MARSEILLE,

PAR JULES JULLIANY,

DE LA CHAMBRE DE COMMERCE,

Ouvrage couronné en 1833 par la Commission chargée de décerner le prix fondé

PAR M. LE BARON FÉLIX DE BEAUJOUR.

> Massilia sita loco saxoso.... solum possidet oleis ac vitibus consitum, frumenti autem ob asperitatem sterile; itàque, mari magis quàm terræ fidens, ad navigationem ingenium potiùs contulit.
>
> STRABON, livre IV.

DEUXIÈME ÉDITION,

AUGMENTÉE ET CONTINUÉE JUSQU'EN 1841.

—

TOME I.

—

MARSEILLE,

IMPRIMERIE ET LITHOGRAPHIE DE JULES BARILE, PLACE ROYALE, 4.

PARIS,

CHEZ RENARD, A LA LIBRAIRIE DU COMMERCE, RUE SAINTE-ANNE, 71,

ET CHEZ GUILLAUMIN, PASSAGE DES PANORAMAS, GALERIE DE LA BOURSE, 5.

1842.


LIBRARY
MAY 1 1974
UNIVERSITY OF TORONTO

INTRODUCTION.

—

M. le baron Félix de Beaujour, en fondant un prix quinquennal pour l'auteur du meilleur ouvrage sur le commerce de Marseille, manifesta l'intention de doter notre ville d'une série d'écrits renfermant l'histoire désormais non interrompue de ses transactions commerciales, l'exposé toujours plus complet de ses besoins et de ses vœux, la défense persévérante de ses intérêts et de ses droits, la collection des documens statistiques les plus propres à guider et à éclairer les opérations de ses négocians. Il savait que ces documens, pour être réellement utiles, pour être autre chose qu'un objet de curiosité, devaient être sans cesse complétés par la publication de documens et de faits nouveaux. En pareille matière, un chiffre ne prend une signification que de sa comparaison avec d'autres chiffres. Les tableaux des importations et des exportations du port de Marseille de 1826 à 1832, que j'ai donnés dans la première édition de cet ouvrage, ont offert sans doute quelque intérêt au moment où ils ont été publiés ; mais aujourd'hui ils ont besoin, pour être appréciés, d'être comparés avec ceux de 1833 à 1841.

Cette comparaison leur donne une signification nouvelle : on voit alors le degré de prospérité ou de souffrance de chaque branche de commerce et d'industrie; s'il y a langueur et décadence, on en recherche les causes pour en trouver le remède ; s'il y a progrès, on en étudie les élémens pour le maintenir et le développer. Dans tous les cas, chacun a sous les yeux des renseignemens au-

thentiques qui, en faisant connaître le mouvement de chaque marchandise, l'état des relations avec chaque contrée, pendant un assez grand nombre d'années, offrent une base certaine aux spéculations.

On le voit, la pensée qui a présidé à la fondation du prix-Beaujour est une pensée éminemment utile dont notre ville doit garder un souvenir reconnaissant. C'est maintenant aux écrivains laborieux à la rendre féconde. Certes, il serait fâcheux qu'elle demeurât stérile. Frappé de la beauté du sujet, encouragé, excité par le fondateur lui-même, je me dévouai, il y a quinze ans, à une tâche longue et difficile, bien au-dessus de mes forces. Mon essai fut largement encouragé et récompensé. Le prix lui fut décerné; publié, il a été accueilli avec une telle faveur que je me suis vu bientôt dans l'impossibilité de satisfaire aux demandes dont je n'ai pas cessé d'être honoré. J'espérais que ce succès serait un encouragement à des plumes habiles, que notre histoire commerciale trouverait un auteur digne d'elle, que les documens que j'avais réunis avec tant de peine, seraient continués et complétés. Mon attente a été trompée. Le second prix quinquennal est encore à décerner; le troisième aussi.

Ce résultat m'a plus affligé que surpris. L'œuvre imposée par M. de Beaujour exige des travaux sans nombre et de patientes recherches. Les documens demandés n'existent pour ainsi dire pas; il faut les créer avec les élémens que l'on trouve dans diverses administrations. Par exemple : le gouvernement publie tous les ans un volumineux tableau du commerce de la France avec les colonies et les puissances étrangères, mais il n'y a rien sur la valeur des importations et des exportations de notre port, rien sur ses rapports avec chaque puissance (1). Pour en avoir les chiffres exacts, il faut nécessairement relever séparément sur les états de la douane de Marseille, les quantités sorties pour chaque destination, les quantités entrées de chaque provenance, y ajouter les taux d'évaluation

(1) Il n'y est question relativement à Marseille que du mouvement de l'entrepôt, du transit et de la navigation.

qui servent au tableau général publié par l'administration centrale, multiplier par ce taux toutes les quantités et additionner les produits de ces innombrables multiplications autant de fois qu'il y a de pays en relation avec Marseille. Ce travail, seulement pour le commerce d'une année, exige cinq ou six mois (1). On conçoit quel découragement doit saisir un concurrent en présence des nombreuses veilles qu'exige la production de ce seul document.

Venu à Marseille pour y passer au sein de ma famille l'hiver de 1840-41, témoin des regrets exprimés par les personnes qui s'étaient associées à la pensée de M. le baron Félix de Beaujour, pressé par mon éditeur, je me décidai à rentrer dans une carrière de travaux et de recherches dont j'espérais être sorti pour toujours. Je consentis à publier une seconde édition de mon ouvrage, complétée par les documens recueillis depuis 1832 jusqu'en 1841.

C'était, pour ainsi dire un second ouvrage à entreprendre. Depuis l'impression de la première édition, bien des faits ont surgi. Notre industrie s'est enrichie de nouvelles branches et a subi de nombreuses modifications; la vapeur s'est fait une large place dans notre navigation; la banque a été créée, de graves questions ont préoccupé notre ville; les docks, les ports auxiliaires, l'agrandissement des quais et des bassins, le chemin de fer, l'avant-port, le projet de fondation d'un palais de commerce, etc., etc., ont appelé l'attention publique. Voilà autant de nouveaux sujets de chapitres. Mon aperçu historique devait aussi recevoir de nombreux développemens par suite des communications de pièces intéressantes et inédites que j'avais obtenues dans divers dépôts scientifiques et dans plusieurs archives de Paris: le sixième livre, concernant les améliorations, demandait à être traité avec plus de détail.

Je ne me suis pas laissé décourager par l'immensité de la tâche. J'ai renoncé pour un temps qui ne pouvait être moindre de deux ans, au repos et aux joies de la famille. Je me suis voué à un long

(1) Le gouvernement lui-même, servi par un si grand nombre d'employés, ne peut publier les documens sur une année que lorsque l'année suivante touche à sa fin.

et pénible travail sans intérêt, sans profit, sans pensée d'ambition quelconque. Je n'aspire à rien, pas même à un peu de renommée, qu'il ne faut pas chercher dans des œuvres aussi arides et dont le titre, si non le sujet, est tout local. Je n'ai qu'un désir, qu'un espoir : être utile à mes concitoyens.

Voici le plan, le but et la division de cet ouvrage :

Il est composé de trois volumes et comprend six livres.

Le premier livre renferme des considérations rétrospectives sur le commerce de Marseille, depuis sa fondation jusqu'en 1840. C'est un aperçu général complété dans les livres suivans par l'histoire spéciale de nos institutions commerciales et de chacune des branches du commerce et de l'industrie de notre ville.

Un fait ressort de cet aperçu, fait simple et logique, mais bon à rappeler : c'est qu'à toutes les époques de trouble et de guerre, Marseille s'est rapidement appauvrie, dépeuplée, et que le retour de la paix, de l'ordre et de la sécurité, en ramenant le travail (tant celui-ci est fécond), a toujours fait rentrer dans son sein, la richesse à grands flots. On remarquera aussi que toutes les fois que les fautes de Marseille ou celles du gouvernement ont ruiné son commerce ou arrêté son essor, à l'instant même les villes de l'Italie, nos vieilles rivales, ont hérité de sa puissante prospérité et se sont enrichies de ses dépouilles.

En témoignage de ce fait, j'ai jeté, élargissant l'horizon de cet aperçu historique, quelques vues sur le commerce des républiques italiennes, sur Jacques Cœur, et autres grandes existences créées par le commerce de la Méditerranée, sur les ministres qui ont le plus contribué au progrès industriel, tels que Sully, qui attribuait la décadence des monarchies au *négligement du commerce*, Colbert, qui fit de Marseille le premier port commercial de la Méditerranée et donna à la France le sceptre de l'industrie.

J'ai fait connaître les formes successives de notre gouvernement local, chose qui exerce plus d'influence qu'on ne le croit généralement sur le commerce d'une grande cité.

Le dernier chapitre du livre premier est le plus développé. J'y ai

parlé avec quelque extension de la navigation en général et particulièrement de celle à la vapeur avec le Levant, l'Italie, Alger, la Corse, l'Atlantique et l'océan Indien, par Suez et Bourbon. Tous les documens statistiques qui peuvent servir à faire connaître la situation de notre ville, les progrès de son port et la valeur de ses importations et exportations de 1832 à 1839 y ont trouvé place(1). L'activité commerciale s'y manifeste en outre par l'augmentation du nombre des patentés; la richesse publique, par l'accroissement des constructions, des consommations et des revenus publics; la moralité des classes ouvrières par les recettes de la caisse d'épargne; la prudence et la probité des négocians, par le petit nombre des faillites.

Des tableaux officiels disent l'effectif de la marine marseillaise, le nombre de ses armemens de 1740 à 1840.

J'ai exposé ensuite les causes de la cherté relative de la navigation française, et démontré la nécessité de fortifier et de développer la marine à la vapeur, magnifigue invention, comparable sous le rapport politique à celle de la poudre; sous le rapport commercial, à celle de la boussole.

Le livre second traite des institutions locales : de la franchise du port, des moyens de la remplacer et particulièrement des docks; des divers régimes de douanes sous lesquels notre commerce a vécu; de la Chambre de Commerce; du tribunal de commerce; des prud'hommes; de l'intendance sanitaire; de la banque; et des courtiers.

Le commerce maritime est le principal et pour ainsi dire le seul commerce de Marseille, car c'est lui qui alimente toutes ses industries, soit en leur amenant les matières premières, soit en leur procurant des débouchés. C'est lui qui répand dans son sein le travail et la richesse. Il est la source de sa prospérité; dès qu'il s'arrête

(1) Un seul commerce fléchit, le transit: résultat des interruptions si fréquentes et si prolongées de la navigation du Rhône, de l'élévation des frais qui grèvent la marchandise à Marseille, et du perfectionnement des voies de communication chez nos rivaux.

elle dépérit. Depuis 1814 Marseille s'est développée en même tems et dans la même proportion que son commerce maritime ; elle a vu croître le nombre des habitans dans ses murs comme celui des vaisseaux dans son port. Ses progrès ne s'arrêteront que lorsque la paix cessera de verser ses trésors sur le monde, que lorsque la guerre lui fermera les mers. Donc, j'ai dû porter une attention spéciale au commerce maritime. Il tient une large place dans cet ouvrage, il en occupe tout le second volume et une partie du troisième.

J'ai conduit mes lecteurs dans toutes les contrées du globe, car il n'en est aucune où Marseille n'envoie les produits de la France.

En suivant le commerce de Marseille dans chaque pays, il faut, pour apprécier son importance et les progrès dont il est susceptible, étudier les relations de ce pays avec les autres puissances: je l'ai tenté.

Dans le quatrième livre, le commerce maritime de Marseille est examiné dans ses rapports avec les colonies françaises, l'Algérie, les ports de France et les Pêches.

Le livre cinquième est consacré à l'industrie de Marseille et aux principales branches de son commerce : les céréales, les vins, les sucres, les savons, les soudes, les cotons, les laines, les fers, la tannerie, etc. Là sont déroulés tous les documens historiques et statistiques que j'ai pu réunir sur ces matières. On y trouvera les quantités et les valeurs produites par les fabriques, celles importées et exportées par le commerce, le nombre des manufactures et de leurs ouvriers en 1830 et en 1841. Marseille devient chaque jour, de plus en plus, ville manufacturière.

J'ai indiqué les moyens qui m'ont paru les plus propres à favoriser le développement de ces diverses branches d'industrie et de commerce ; j'ai exposé et discuté la législation qui les régit. Fidèle au titre de cet ouvrage, j'ai étudié l'industrie de Marseille, non sous le rapport technique des procédés, mais sous le point de vue commercial, c'est-à-dire dans la valeur de ses produits et dans le mouvement de ses exportations.

Le livre sixième n'est pas le moins important ; il fait connaître toutes les améliorations que réclame notre ville ; celles qu'on y a

opérées ou commencées ; celles qui ne sont qu'en projet. Bien souvent en les exposant je suis réduit à de simples vœux, mais il est bon de les exprimer. La génération actuelle ne verra peut-être pas toutes ces améliorations réalisées, mais celle qui nous suivra saura du moins que si nous avons beaucoup fait pour elle, il ne lui reste pas moins à faire.

Les établissemens scientifiques, professionnels et industriels dont on pourrait doter notre ville; les moyens de développer son agriculture, son industrie et son commerce; la nécessité d'établir un chemin de fer de Marseille à Lyon ; d'améliorer la navigation du Rhône ; les travaux exécutés dans notre port, et ceux encore plus importans entrepris pour amener à Marseille les eaux de la Durance, travaux qui honoreront à jamais notre administration locale. Tels sont les principaux objets indiqués dans le sixième et dernier livre.

Ce cadre est vaste, il a été tracé par M. de Beaujour lui-même. Je suis loin de l'avoir rempli : que de savoir et de travail ne faudrait-il pas ! Connaissances théoriques et pratiques en histoire, géographie, législation, statistique, sciences exactes et naturelles, notions de tout genre, du commerçant, de l'industriel, du navigateur, de l'agronome, de l'économiste et de l'homme d'état, talent de rédaction, d'analyse et de polémique: voilà un faible aperçu de ce qu'exigerait un pareil sujet; je ne possède rien de tout cela, rien qu'un peu de patience dans le travail et de persévérance dans la volonté; j'en ai eu besoin pour conduire à son terme un pareil ouvrage, bien imparfait encore, je le sais. Et tout imparfait qu'il est, j'avoue que je n'aurais pu en venir à bout, si je n'avais été aidé et secondé. Je l'ai été.

Tous les chiffres qui ont trait aux importations et aux exportations du port de Marseille de 1826 à 1830, et plusieurs documens m'ont été communiqués par mon laborieux confrère de la société de statistique, M. Saint-Ferréol, employé supérieur de la douane de Marseille. C'est un travail considérable dont j'ai pu mesurer l'étendue lorsque j'ai cherché les mêmes chiffres avec en-

core plus de détail pour les années suivantes de 1831 à 1840 ; mon temps n'y aurait pas suffi, j'ai dû m'adjoindre des collaborateurs ; voilà pour les chiffres.

Quant aux documens historiques, j'en ai puisé beaucoup dans les archives de la Chambre de Commerce et surtout dans celles de l'Hôtel-de-Ville, où j'ai travaillé, en 1831, pendant plus de six mois.

Partout où j'espérais recueillir des renseignemens utiles je me suis présenté et partout j'ai rencontré bienveillance, encouragemens et concours empressé.

J'offre ici, à ce sujet, l'expression de ma reconnaissance à M. d'Heureux, commissaire de la marine ; à MM. Michel Roussier et S. Berteaut, secrétaires de la Chambre de Commerce ; à MM. Bouillon et Louis Méry, successivement archivistes de la mairie ; à M. Méry aîné, bibliothécaire de la ville, et à son modeste et laborieux adjoint, M. Feautrier ; à M. Moreau, greffier du tribunal de commerce ; à M. Majastre, secrétaire de l'intendance sanitaire ; à M. Gaudin, greffier des prud'hommes ; à M. Roux, secrétaire de la société de statistique ; à tous les chefs des administrations publiques, et particulièrement à M. de la Coste, préfet ; et à M. Consolat, maire ; à M. Duverger, directeur des douanes ; à M. Allaire, directeur des contributions indirectes ; à notre député, M. Reynard ; à M. Mignet et à M. Senty, si bien placés l'un et l'autre aux archives du ministère des affaires étrangères ; à mon excellent ami, M. Clappier, député du Var ; à M. Rostan, sous-directeur de l'administration générale des douanes ; enfin, aux négocians et industriels dont les lumières spéciales et l'expérience m'ont été nécessaires pour composer diverses parties de cet ouvrage.

Les manuscrits de la bibliothèque du Roi m'ont fourni quelques chiffres, quelques documens.

Je dois à M. Thomassy, élève de l'école royale des chartes, d'importantes communications sur l'époque de Louis XIV.

Sous le règne de ce Roi, Marseille a grandi comme la France. Avant 1666, l'enceinte de la ville était resserrée entre la mer, le boulevard des Dames, le Cours et la Canebière. Entourée de rem-

parts, elle étouffait dans des ruelles étroites, malpropres, obscures de jour, non éclairées de nuit, à peine pavées; depuis lors elle s'est majestueusement étendue au loin, dans la campagne; elle respire à l'aise dans de larges et magnifiques rues ; sa richesse a doublé; ses mœurs se sont adoucies; les lumières s'y sont répandues; les arts y ont été cultivés. Toutes les sciences utiles y sont enseignées aux frais de la cité; son commerce a pris un immense accroissement.

Ce progrès ne s'arrêtera plus; à mesure que la civilisation et le commerce répandront leurs bienfaits sur le monde, Marseille, assise entre l'Europe, l'Afrique et l'Asie, en recueillira la plus large part.

Le temps viendra, sans doute, où les barrières de douanes élevées entre les états tomberont comme celles qui s'élevaient entre les provinces françaises, comme celles qui existaient entre les peuples de l'Allemagne. On commence à comprendre combien sont absurdes les guerres à coups de canon. On comprendra aussi que celles à coups de tarif ne valent pas mieux; qu'elles n'ont d'autre résultat que d'appauvrir les nations en leur faisant payer plus cher tous les objets de leur consommation, et en restreignant les débouchés de leurs produits les plus abondans. Le commerce, quoique entravé, rapproche chaque jour les peuples. Quand des chemins de fer sillonneront l'Europe de Marseille à Saint-Pétersbourg; quand la vapeur reliera tous les points du globe, des relations s'établiront entre tous les pays, tellement étroites et avantageuses, que les gouvernemens ne pourront plus les rompre. L'œil découvre les symptômes de cet heureux changement; on porte vers les entreprises industrielles l'énergie employée jadis aux travaux de la guerre. Nous marchons rapidement, dit M. Blanqui, vers l'accomplissement d'un nouveau pacte, soit entre les travailleurs, soit entre les nations.

La Méditerranée surtout est le théâtre d'un heureux change-

(1) *Histoire de l'Économie politique.*

ment. Elle a reconquis son sceptre; elle est redevenue la route de l'Inde; la ville d'Alexandre tient de nouveau les clés de ce riche pays; le drapeau français, et par conséquent celui de la civilisation, flotte sur l'Afrique Septentrionale; la Grèce, dont la délivrance a été consommée par une armée française, se souvient de son antique gloire, et donne un libre essor au génie industriel de ses habitans; la Turquie se signale par ses réformes empreintes du sceau des idées françaises et par la suppression des monopoles. Nos bâteaux à vapeur sillonnent dans tous les sens cette vaste mer. Marseille, phare de la France sur ces rivages, n'est-elle pas le foyer d'où rayonnent les lumières qui conduisent tant de nations à de nouvelles destinées? N'est-ce pas son commerce qui doit donner une nouvelle vie aux contrées méditerranéennes? Quand la liberté commerciale aura été conquise sur les préjugés du monde, comme l'est déjà la liberté civile et religieuse; quand les progrès des lumières auront cimenté l'alliance des peuples, Marseille ne sera-t-elle pas la mieux placée pour être la capitale d'une pacifique confédération du littoral de la Méditerranée et l'entrepôt du commerce du monde? Pour cela que faut-il? La durée de la paix : la paix sera la condition de l'avenir, comme la guerre a été celle du passé; la paix réunira tous les peuples en un seul; notre postérité réalisera par la paix ce que le génie et la puissance de Louis XIV et de Napoléon ont vainement tenté par la guerre. Seule, la paix a le secret de la perfectibilité humaine, elle renouvellera le monde.... Sans doute la paix universelle est encore loin de nous, mais elle ne sera pas toujours un vain rêve, parce que la science, en donnant aux moyens de destruction une horrible puissance, rendra la guerre tellement odieuse qu'elle en deviendra impossible, parce que les peuples, en s'éclairant, comprendront un jour qu'enfans du même Dieu, ils n'ont aucun motif de se haïr, qu'il y a place pour tous au soleil, et que les frontières importent peu quand les intérêts sont communs : alors il ne sera plus au pouvoir de personne de les faire s'entr'égorger comme des bêtes féroces. Cela est dans les destinées de l'humanité, dans la volonté de Dieu.

Alors, les trésors, les millions stérilement prodigués aux armées, seront employés aux travaux féconds de la paix. Les ports seront agrandis pour suffire à des relations toujours plus actives ; toutes les rivières seront navigables. Les chemins de fer couvriront la terre ; les bateaux à vapeur couvriront la mer.

Que Marseille se prépare dès aujourd'hui à ce grand et glorieux avenir ; qu'elle presse le gouvernement de féconder par de grands et utiles travaux, par des chemins de fer, de nouveaux ports, des docks, des quais, des canaux, les avantages de sa position. Le temps presse, la circulation devient presque impossible aux entrées de Marseille par terre comme par mer (1). Assurément il y a beaucoup à faire; les travaux dont Marseille a besoin sont nombreux et importans. C'est un motif de plus d'en hâter l'exécution. C'est un devoir pour l'admistration supérieure, car il y va de la prospérité de la France entière.

Écoutons à ce sujet M. Michel Chevalier à qui notre ville doit une reconnaissance particulière pour l'appui que les intérêts marseillais ont toujours obtenu de son talent brillant et vigoureux.

Les lignes suivantes qui n'ont encore été publiées que dans un journal (2), doivent être recueillies dans un ouvrage consacré au commerce de Marseille :

« Si vous prenez une carte de l'Europe, et que vous examiniez la distribution des régions qui la composent, la direction des grands fleuves, qui sont les voies naturelles de transport et qui marquent le tracé obigé de toute communication à pentes douces et faciles, celle des chaînes de montagnes qui constituent

(1) L'encombrement est tel en ce moment (décembre 1841) que lorsqu'un navire arrive, il est impossible de prévoir le jour où il lui sera permis de débarquer ses marchandises. Des négocians ont été obligés de louer de petits navires pour y entreposer les marchandises en attendant le débarquement, afin de ne pas avoir à payer des *staries* ou indemnités de séjour indéfiniment prolongées. Les bâtimens à vapeur eux-mêmes attendent plusieurs jours qu'on leur assigne une place. Le nombre des *âcons* ou bateaux pour le chargement et le déchargement est devenu insuffisant. La Chambre de commerce en a demandé l'augmentation.

(2) *Journal des Débats* du 3 février 1839.

au contraire des séparations contre lesquelles l'art peut lutter, mais qu'il ne renverse pas, vous serez frappé de l'admirable position de Marseille. Sur les bords de la Méditerranée occidentale et dans tout l'ouest de l'Europe, il n'y a pas une ville aussi bien située. Depuis l'extrémité orientale des Pyrénées, en Galice, jusqu'à la pointe orientale du Balkan, sur la mer Noire, il existe au travers du continent une série continue de montagnes qui ne laissent passer du Nord au Sud aucun puissant cours d'eau, si ce n'est le Rhône. A ce privilége le Rhône joint celui de s'approcher des sources des plus fortes artères qui sillonnent l'ouest de l'Ancien Monde. Remontez en effet le Rhône et la Saône, qui en est le prolongement rectiligne, vous aurez devant vous, ainsi qu'à votre droite et à votre gauche, trois autres fleuves qui, avec le Rhône, se tournent le dos deux à deux et forment une croix. C'est le Danube qui va de l'Orient à l'Occident se décharger dans la mer Noire; c'est la Loire qui se rend de l'Est à l'Ouest dans l'Atlantique; c'est le Rhin qui, du Midi, porte ses eaux vers la mer du Nord. La lacune que la nature avait laissée entre les quatre fleuves est à peu près complétement remplie par le canal du centre qui relie le Rhône à la Loire par la Saône et par le canal appelé tantôt canal Napoléon, tantôt canal Monsieur, aujourd'hui canal du Rhône au Rhin. Un autre canal, enfin terminé, celui de Bourgogne, joint le Rhône à un cinquième fleuve qu'il est impossible de passer sous silence quand il s'agit du commerce français et de transports animés, c'est-à-dire à la Seine. Pour que le Rhône soit soudé à tous les bras de la croix, et qu'il soit ainsi le débouché obligé des plus grands fleuves de l'Europe vers la Méditerranée, il ne manque plus qu'un canal, celui du Rhin au Danube, ouvrage que Strasbourg réclame, que Bâle sollicite, dont le prince éclairé qui gouverne le Wurtemberg est vivement préoccupé, et qui ne demande plus pour être ouvert que l'assistance active de la France.

» C'est Marseille qui tient les clés du Rhône sur la Méditerranée. Marseille est donc la maîtresse d'accaparer entre ses mains le

commerce de transit de la Méditerranée avec l'Angleterre, la Belgique, l'Allemagne centrale et la Suisse. Marseille est une étape obligée sur la grande route de la Grande-Bretagne à l'Inde; Marseille a reçu de la nature le monopole de l'approvisionnement du sud-est de la France; Marseille, étant ainsi forcément un centre d'affaires, est appelée par cela seul à attirer à elle le commerce d'entrepôt maritime qui a toujours fleuri dans la Méditerranée, qui suffit jadis à la splendeur de Tyr et de Carthage. Lorsque nous aurons complété le système de communications rapides et économiques par bateaux à vapeur ou par chemins de fer, de Paris à Marseille, qui peut dire ce que les Marseillais feront de leur cité, à la seule condition de le vouloir ?

» Il ne dépend que des habitans de cette cité et du gouvernement, dont le concours est indispensable à une entreprise aussi vaste, de concentrer chez elle les affaires de cinquante à soixante millions d'hommes avec la Méditerranée. Le marché national lui offre des consommateurs bien autrement nombreux que ceux de l'étroite lisière qui relève de Livourne ou de Gênes, ou des pays endormis encore qui sont à portée de Trieste. Pour le transit, elle devrait ne point connaître de rivaux; car là ou elle a de beaux fleuves à son service; Livourne, Gênes et Trieste n'ont que des montagnes qui leur barrent le chemin : ici les Appenins, là les Alpes. Ce que l'industrieuse race des Hollandais avait fait d'Amsterdam donne une faible idée de ce que doit être Marseille. Pour Amsterdam le marché national était restreint; car le territoire et la population des Provinces-Unies étaient fort exigus; c'était l'équivalant de trois ou quatre départemens. Mais Amsterdam dînait de l'entrepôt et soupait du transit, dont Marseille ne tire encore qu'une portion congrue. Amsterdam, situé aux Bouches-du-Rhin comme l'est Marseille aux Bouches-du-Rhône, Amsterdam posé entre la Baltique et la mer du Nord d'une part, et l'Océan de l'autre; comme Marseille entre la mer Noire et la Méditerranée à sa gauche, l'Ocean à sa droite; Amsterdam différait cependant de Marseille en ce qu'il devait bientôt avoir des rivaux et ne pouvait

l'éviter, et que Marseille est libre de n'en point avoir. Londres devait ravir à Amsterdam l'entrepôt de la mer du Nord et de la Baltique. Le Havre, Anvers et Hambourg devaient, en aidant quelque peu la nature par les ouvrages des hommes, disputer à Amsterdam le transit du Continent. Pour le transit et l'entrepôt, Marseille triomphera sans peine de ses concurrens ; car véritablement ce ne sont pas des athlètes dignes de son courroux.

» Il est inévitable que Marseille prenne son rang ; mais aujourd'hui Gênes et Livourne lui tiennent tête ; Marseille ne les bat que pour le commerce national, qui est nécessairement plus considérable quand on a derrière soi des populations pressées, que lorsqu'on est réduit à deux millions et demi de cliens comme Livourne, ou cinq millions de Piémontais et de Lombards comme Gênes. Mais c'est là un triomphe dont Marseille et le gouvernement ont peu lieu de s'énorgueillir, puisque c'est du bien qui vient en dormant à la ville des Phocéens. Comment, en effet, Lyon, Avignon, Saint-Etienne et Nîmes s'approvisionneraient-ils ailleurs ? Au contraire, pour le commerce d'entrepôt maritime et pour le transit, Marseille a le dessous. Livourne qui n'a que l'Arno dernière elle, transite trois fois plus que Marseille, qui possède le Rhône. Voici en effet ; comment se répartit le mouvement des trois ports :

	Commerce national et cabotage.	Commerce d'entrepôt maritime.	Commerce de transit.	Total.
Marseille.	548,420 tx.	64,900 tx.	6680 tx.	620,000 tx.
Gênes.	236,500	160,000	3,500	400,000
Livourne.	159,000	85,000	16,000	250,000

»Relativement à Trieste, il est probable que l'infériorité de Marseille est plus marquée encore.

» La conséquence à tirer de là, c'est que Marseille ne profite point de sa belle position. L'Europe occidentale est pour elle comme si elle n'existait pas et comme si une muraille de la Chine s'élevait tout autour de la vallée du Rhône. Il devrait y avoir un va-et-vient animé d'affaires entre Marseille et le Havre, entre elle et Anvers

et Rotterdam ; entre elle et la Suisse et le lac de Constance, qui est un forum commercial pour l Allemagne du Midi ; entre elle et les rives du Danube, entre elle et les bords du Rhin ; entre elle et les marchés intérieurs de Francfort et de Leipsick. C'est tout au plus si à Marseille on connaît les noms de Leipsick, de Francfort de Rotterdam, d'Anvers et du lac de Constance.

....

» .... Le gouvernement de Juillet a eu la belle pensée de créer entre Marseille et le Levant un admirable service de paquebots qu'avant peu il aura porté à la perfection ; de faciliter par une subvention la construction du chemin de fer d'Alais à Beaucaire. Il a mûri un plan de travaux qui doubleront la surface utile du port de Marseille, le doteront de beaux quais sur tout son pourtour, y rendront par conséquent l'embarquement et le débarquement des marchandises aussi simples et aussi prompts que dans les docks anglais ou les *wharves* de New-York. Dès cette session, le projet de loi sera présenté aux Chambres, et la session suivante ne s'écoulera pas sans que les Chambres ne soient saisies du plan complémentaire des ouvrages indispensables pour assainir ce même port, aujourd'hui foyer de miasmes empestés. Le monopole fatal des portefaix va cesser d'exister ; la construction d'un dock le fera évanouir, et, en 1839 enfin, la compagnie qui sollicite la permission de le creuser à ses risques et périls sera autorisée, si les Chambres le veulent.

» Le canal du Centre, la Saône, la Moselle, font partie de diverses lignes de navigation de Marseille au nord de la France, de la Méditerranée à la mer du Nord et à l'Océan ; les tarifs du canal du Centre ont été réduits ; la Saône et la Moselle s'améliorent. Le canal de Marseille à Bouc, celui de l'Aisne à la Marne, et de la Marne à la Saône, sont les complémens nécessaires de ces grandes artères navigables qui aboutissent à Marseille de l'extrémité opposée du territoire. Il n'a pas tenu à l'administration que le canal de l'Aisne à la Marne ne fût voté l'an dernier. Le canal

de Marseille à Bouc, sans lequel Marseille resterait séparé du Rhône, et celui de la Marne à la Saône, sont maintenant aux études. Le canal du Rhône au Danube par le Rhin, qui profiterait à Marseille autant qu'à Strasbourg, à Mulhouse et à Bâle, et qui serait une excellente machine de guerre contre la ligne des douanes prussiennes qui nous étreint de toutes parts; le canal du Rhône au Danube ne peut manquer de faire bientôt l'objet de négociations diplomatiques........

» Ce à quoi Marseille aspire le plus et ce qu'il dépend du gouvernement de lui accorder ou de lui faire octroyer par des compagnies, s'il veut faire un autre usage de ses ressources, c'est un chemin de fer vers Paris, qui, avec ceux que le nord a déjà ou qu'il est sûr d'avoir, mettrait Marseille en rapport accéléré avec le Havre avec Dunkerque, avec Bruxelles et Anvers et avec Londres, par Paris. Pour exécuter cette belle communication sur tous les points où les bateaux à vapeur ne peuvent, provisoirement du moins, y suppléer, il ne reste plus qu'à jeter deux tronçons, l'un entre la Saône et la Seine, l'autre entre Marseille et Avignon ou Beaucaire. Combien il doit tarder à ceux qui veulent que la France se signale dans la carrière des grandes et utiles créations, que ces deux tronçons soient commencés! Mettons à profit le temps pendant le quel l'Europe jouit de la paix. Achevons, tant que le canon sommeille, ce que nous nous trouverions si heureux de posséder si la guerre éclatait. N'oublions pas que pour retrouver dans la Corse et l'Algérie des colonies plus florissantes et plus productives que celles que nous eûmes jadis dans les parages de l'Occident, il faut que Paris soit rapproché de la Méditerranée. Songeons aussi que tant que Paris restera séparé de Marseille, par un trajet de quatre à cinq jours, le midi de la France restera privé de la lumière qu'il attend du nord, et notre prétention de dominer dans la Méditerranée ne sera qu'une boutade vaniteuse. »

Puisse le gouvernement mettre à profit de si sages conseils! Pour nous, ne cessons d'éveiller et d'appeler son attention, son

appui et ses encouragemens. N'oublions pas surtout que nous devons nous aider nous-mêmes.

Multiplions les ressources de notre ville, animons son commerce; car, je le répète, son avenir est immense, sa mission providentielle. Considéré comme lien entre des peuples trop long-temps ennemis, comme instrument de paix et de civilisation, comme précurseur des lumières et du bien-être genéral, comme source de la richesse qui est un des élémens de l'indépendance, le commerce mérite qu'on l'étudie afin de faire jaillir de cette étude les notions désormais indispensables aux hommes d'état; c'est au commerce et non plus à la guerre que l'avenir demandera sa force et sa puissance. Les progrès du commerce amèneront une réforme pacifique des lois oppressives qui font encore obstacle à l'essor de la richesse publique. C'est au commerce que l'on devra le nouvel ordre économique que le monde appelle, et qui fournira enfin une solution aux grandes questions qui l'agitent et l'inquiètent, aux luttes entre l'ouvrier et l'entrepreneur, entre le producteur et le consommateur, entre les maîtres et les esclaves, entre les colonies et leurs métropoles. Il satisfera au besoin d'expansion qui travaille les nations européennes, étouffées dans d'étroites limites, et cond uira d'exubérantes populations vers ces lointaines et vastes co ntrées où une nature vierge et puissante n'attend que le travail de l'homme pour prodiguer d'inépuisables trésors.

Les travaux du commerce, quand ils auront pris un nouveau développement et se seront élevés à de gigantesques proportions, serviront d'aliment aux imaginations ardentes qui troublent la société.

Qui pourrait douter des progrès promis à l'industrie, quand on songe qu'en France même, dans le pays le plus riche et le plus policé, il est des populations qui connaissent à peine le pain et qui sont privées de tous les avantages de la civilisation? Si nos villes se sont embellies, nos villages, en si grand nombre, ne sont-ils pas toujours dans le même état de saleté et de misère? Des continens entiers nous sont à peine connus. Quel essor ne prendra pas le commerce quand l'anarchie aura cessé de déchirer les riches con-

trées de l'Amérique du sud; quand l'intérieur de l'Afrique nous sera ouvert; quand les populations qui dorment aujourd'hui dans l'ignorance et la pauvreté se seront reveillées au soleil et aux jouissances de la civilisation!

La carrière du progrès, bien loin d'être parcourue, est à peine commencée; elle est infinie comme l'immensité; on n'y avancera qu'à l'aide du commerce.

Etudions donc avec soin et avec une patiente ardeur le commerce sous toutes ses faces et dans tous ses développemens; que l'on consacre à chaque ville un ouvrage comme celui dont M. de Beaujour a voulu doter Marseille; que tous les esprits sérieux fixent leur attention sur le commerce pour le grandir et l'élever à la hauteur de sa mission; car c'est à lui qu'il est réservé de mettre le monde en possession de l'avenir de paix, de bonheur, de richesse et de liberté qui lui appartient; que chacun contribue à cet utile travail; recueillons tous les faits qui peuvent éclairer la marche du progrès social. Que tous les hommes amis de leur pays se mettent à l'œuvre. J'apporte mon grain de sable; d'autres feront plus et mieux.

PROCÈS-VERBAL

DE LA SÉANCE PUBLIQUE

TENUE A L'HOTEL-DE-VILLE, A MARSEILLE,

Pour la Distribution du Prix extraordinaire

FONDÉ

PAR M. LE BARON FÉLIX DE BEAUJOUR,

Pour le meilleur Mémoire sur le Commerce de Marseille.

Cejourd'hui 26 novembre 1833, à trois heures après midi, la commission chargée d'examiner les ouvrages envoyés au concours pour le prix extraordinaire de 5,000 fr., fondé par M. le baron Félix de Beaujour, s'est réunie en séance publique dans la grande salle de l'Hôtel-de-Ville, à Marseille, sous la présidence de M. Max. Consolat, maire de cette ville, chevalier de la Légion-d'Honneur, à l'effet de proclamer solennellement le résultat de ce concours.

Le bureau a été occupé par

MM. MAX. CONSOLAT, *Maire, Président*.......
PAUL AUTRAN, *délégué de l'Académie*......
DUNOYER, *délégué du Conseil municipal*....
MILLIAU, *délégué du Tribunal de Commerce*..
NÉGREL FÉRAUD, *délégué de la Société de Statistique*....................
} Membres de la Commission.

M. ALEXIS ROSTAND, délégué de la Chambre de Commerce, et faisant partie de la même Commission, s'est trouvé absent.

Ont pris place au bureau, d'après l'invitation de M. le Maire :

MM. le baron FÉLIX de BEAUJOUR, membre de la Chambre des Députés;

Le lieutenant-général DANREMONT, commandant la 8e division militaire ;

THOMAS, conseiller d'État, préfet du département des Bouches-du-Rhône ;

Les Adjoints de la Mairie.

M. le Maire avait également invité à assister à cette séance les corps judiciaires, administratifs et savans de la ville de Marseille, lesquels s'y sont rendus en corps ou par députations, et un grand nombre de personnes notables de la ville.

M. le Maire a ouvert la séance et prononcé le discours suivant :

« La solennité qui nous réunit aujourd'hui, Messieurs, prouve d'une manière évidente que Marseille n'est pas restée en arrière du mouvement intellectuel de la France, et qu'elle aussi porte chaque jour quelques matériaux à l'édifice social qui s'élève et se perfectionne. C'est donc une mission bien douce pour moi que celle de constater ici la preuve authentique et éclatante de ces améliorations progressives par la distribution d'un prix si utilement proposé et obtenu à de si justes titres.

» Chacun, Messieurs, a pu apprécier, dès l'origine de la fondation de M. de Beaujour, les avantages immenses qui doivent en résulter pour le commerce et la prospérité de notre ville. C'est en effet une inspiration tout-à-la-fois noble et généreuse que d'offrir, tous les cinq ans, une prime de cinq mille francs au meilleur mémoire sur le commerce de Marseille.

» C'est un éveil donné au talent qui grandit toujours par l'émulation, et qui, fixé vers un but si éminemment utile, ne peut que répandre une vive lumière sur une route trop souvent semée d'écueils.

» Le retour périodique d'un encouragement aussi important assure désormais au commerce de Marseille un foyer de connaissances précieuses où le négociant pourra puiser des garanties pour le succès de ses opérations et les moyens d'en développer le cercle.

» Ce que les premiers essais auront d'incomplet disparaîtra dans les mémoires qui suivront, et Marseille un jour, parmi les villes commerçantes, pourra se glorifier d'un monument unique, attestant sa grandeur passée et servant de base à sa splendeur future.

» Mais c'était peu pour M. de Beaujour de consacrer une partie de sa fortune à un don aussi généreux et aussi fécond en heureux résultats, il a encore voulu, en posant lui-même les grandes divisions de l'œuvre, s'associer en idée au mérite du travail couronné. Il suffit de lire le programme du concours pour se convaincre de toute la portée de l'esprit qui a présidé à sa rédaction et de la hauteur à laquelle M. de Beaujour s'est placé pour envisager ce vaste sujet.

» Une pensée aussi juste que profonde l'a surtout préoccupé. Convaincu que dans un pays comme la France la prospérité d'une ville de commerce ne peut s'obtenir d'une manière durable qu'autant que cette prospérité se lie et se confond avec les intérêts généraux, et en devient pour ainsi dire une conséquence forcée, il a exigé que les moyens proposés, tout en offrant de nouveaux avantages à nos ports de la Méditerranée, ne pussent, dans aucun cas, nuire à nos ports de l'Océan, et servissent au contraire, s'il était possible, à développer leur mouvement commercial : plan si bien approprié aux idées de notre époque, et dont les bases larges pouvaient faire craindre que son cadre ne fût pas entièrement rempli ; néanmoins, grâces aux veilles et au talent d'un de nos honorables compatriotes, l'exécution n'est pas restée au-dessous de la pensée, et c'est une justice à rendre à M. de Beaujour et à l'auteur du mémoire préféré, que de confondre leurs noms dans un même sentiment de reconnaissance.

» Mais, plus le mémoire couronné est remarquable, plus il offre d'intérêt et renferme d'aperçus nouveaux, et plus nous sommes redevables à l'auteur de la fondation qui l'a inspiré. Une grande part de gloire lui appartient dans ce travail, car il en a posé les bases, entrevu l'ensemble, et il a tracé, pour ainsi dire, l'itinéraire de ce voyage commercial et scientifique.

» Marseille ne pouvait laisser dans l'oubli tant de titres à sa reconnaissance. Sachant qu'une ville de commerce ne peut être mieux représentée que par un homme dont toute la vie a été consacrée aux améliorations commerciales, elle a fait sortir son nom de l'urne électorale, et lui a donné par là la plus éclatante preuve d'estime et de considération qu'une ville puisse accorder à un citoyen.

» Le choix de M. de Beaujour, comme député, a couronné trente ans de services et de bienfaits : c'est une de ces élections basées à-la-fois sur l'intérêt du commerce et d'une noble indépen-

dance. A ce double titre elle n'a pu être accueillie que par un assentiment général dans une ville où le commerce est le premier des besoins, et l'amour d'une sage liberté le plus profond des sentimens.

» Je ne terminerai pas sans adresser à MM. les Membres de la commission chargée de prononcer sur le mérite des mémoires présentés au concours les remercîmens qui leur sont dus. Une tâche délicate et pénible leur était imposée ; mais il s'agissait d'une question du plus haut intérêt pour Marseille, et ils ont puisé dans leur amour du bien public un zèle et un dévoûment dignes des plus grands éloges. »

Après cette allocution, qui a été entendue avec un vif intérêt, M. Négrel, rapporteur de la commission, prend la parole en ces termes :

« Monsieur le Maire,

» La commission chargée d'examiner les mémoires envoyés au concours fondé par M. le baron Félix de Beaujour, a l'honneur de vous adresser son rapport.

» M. de Beaujour, qui a déjà consigné dans d'importans ouvrages les documens précieux qu'il a été à portée de recueillir pendant un long séjour dans le Levant et dans les États-Unis, est certainement l'un des meilleurs appréciateurs des moyens qui peuvent assurer et augmenter la prospérité du commerce.

» Il apparaît quelquefois de ces hommes fortement passionnés pour le bien, qui, poursuivant avec une ardeur incessante la réalisation d'une idée utile, et non contens de consacrer à ce but toutes leurs veilles, appellent le concours de toutes les expériences et de tous les talens. Honneur au véritable patriotisme qui se manifeste par des fondations auxquelles applaudit l'humanité, auxquelles les sciences, la civilisation et la prospérité publique devront un jour leur lustre! C'est ainsi que le noble usage d'une fortune honorablement acquise, que des travaux recommandés par un grand but d'utilité publique, font vivre dans la postérité et entourent d'une auréole de gloire la tête des bienfaiteurs de leur pays ; c'est ainsi que les Marseillais répètent tous les jours avec reconnaissance les noms des De Vair, des Villar, des Montagnon et des Laugier, auxquels ils associeront désormais le nom de Félix de Beaujour.

» Le député de Marseille a voulu qu'un prix magnifique fût la récompense de celui qui aura le mieux, dans un traité, mémoire

ou essai, exposé l'état du commerce de Marseille et indiqué les moyens de le faire prospérer.

» L'appel fait par cet illustre citoyen a été entendu : des plumes laborieuses ont répondu avec différens succès aux conditions du concours publié à cet effet.

» Le programme demandait une histoire du commerce de Marseille depuis son origine jusqu'en 1825, et un état sommaire des importations et exportations de 1826 à 1830. Il assigne aux concurrens la tâche d'indiquer les moyens les plus propres à accroître ces importations et ces exportations, ou à écarter les obstacles qui s'opposeraient à leur accroissement, sous le rapport combiné de l'intérêt du commerce de Marseille en particulier et de celui de la France en général ; l'auteur devra se proposer pour cet objet de concilier, autant que possible, les intérêts de nos ports de la Méditerranée avec ceux de nos autres ports de l'Océan, en sorte que les moyens qu'il proposera pour les uns ne puissent pas préjudicier aux autres, et il devra plus particulièrement insister sur les moyens les plus propres à assimiler ces intérêts et à les fondre ensemble, en ouvrant des communications aisées entre le nord et le midi de la France, soit par des canaux, et surtout par un canal latéral au Rhône, soit par des chemins de fer ou autres voies que l'art pourra inventer.

» Tous les objets d'insdustrie agricole et manufacturière de Marseille entrent naturellement comme élémens de commerce dans le cadre de cet ouvrage.

» Telles sont les conditions imposées. On le voit, un pareil ouvrage embrasse des détails statistiques immenses et des questions de la plus haute importance en économie politique.

» Il demande dans un auteur des connaissances profondes et variées, l'habitude des transactions commerciales, l'intelligence des théories tour-à-tour mises en discussion, un sens exquis pour distinguer et recommander celles qui sont praticables, et signaler les défauts de celles qu'un engouement funeste a pu faire préconiser à différentes époques.

» Explorer tous les marchés et les usages du monde commerçant ; déterminer l'influence des institutions si différentes chez les différens peuples ; ouvrir des sources nouvelles à nos débouchés ; indiquer au loin les objets qui doivent alimenter nos retours ; les coordonner non-seulement à nos besoins et à notre industrie, mais encore à ceux des autres contrées de la France, aux intérêts des-

quelles, d'après l'intention du fondateur, doivent s'assimiler nos intérêts ; discuter les moyens d'unir, par de prompts et économiques moyens de transport, le nord et le midi de la France ; exposer les avantages ou les inconvéniens des travaux projetés, auxquels tour-à-tour s'est arrêtée l'imagination et tour-à-tour abandonnés par elle ; essayer de fixer enfin les idées sur celui de ces importans projets dont les avantages sont plus marqués et les chances de réussite plus assurées ; apprécier les résultats commerciaux de notre agriculture encore inconnue, de notre industrie manufacturière, toute de spécialité et qui n'a point de similaire au monde : il fallait, pour accepter et remplir cette tâche, beaucoup de talent, du temps et ce courage persévérant qui seul peut faire entreprendre et finir les grandes choses.

» La commission a reçu trois ouvrages ou mémoires sur le sujet mis au concours. Le premier ayant pour épigraphe :

« Les peuples qui ont poli tous les autres ont été commerçans. »

RAYNAL.

» Le second avec l'épigraphe suivante :

« *Massilia, sita loco saxoso..... solum possidet oleis ac vitibus consitum, frumenti autem ob asperitatem sterile ; itaque mari magis quàm terræ fidens, ad navigationem ingenium potiùs contulit.* »

STRABON, liv. IV.

» Et le troisième portant une épigraphe dont voici la première phrase :

« Une nouvelle ère, signalée par la plus haute prospérité, s'ouvrit en 1814
» pour la Grande-Bretagne, etc., etc. »

» Le délai de rigueur pour la remise des mémoires ayant été fixé au 30 septembre 1832, ce dernier n'a pu être admis au concours, parce qu'il n'a été remis que le 21 décembre suivant, et encore parce que le sujet qu'il traite est purement agricole et s'écarte totalement des conditions du programme.

» La commission s'est donc bornée à l'examen des deux mémoires qui lui ont été remis en temps utile.

» Le premier est l'ouvrage d'un praticien estimable qui connaît à fond les branches du commerce de Marseille, les coutumes locales, la manière d'y traiter les affaires en marchandises et en banque ; il est versé surtout dans les détails de notre commerce avec le Levant ; il signale avec une grande justesse de sens les inconvéniens

qui paraissent entraver certaines relations et les améliorations à apporter au système actuel.

» La commission a trouvé trop sommaire la manière de procéder de l'auteur, qui a plutôt fait un bon discours sur le commerce qu'un travail approfondi, tel que le programme l'exige. Ce mémoire contient peu de données générales; la place de Marseille et ses relations y sont décrites avec un ton de vérité et des vues patriotiques; mais les grandes vues d'ensemble, les mesures qui doivent rattacher les intérêts de Marseille à ceux des autres ports de France y sont à peine indiquées et manquent presque entièrement. Les tableaux statistiques d'importations et d'exportations n'ont pas été puisés à des sources assez authentiques. Ils sont très-incomplets, surtout en ce qui concerne les exportations, et l'auteur retranche de ses tableaux une foule d'articles qui forment au moins le tiers de notre commerce, soit à l'entrée, soit à la sortie. La commission a lu avec une attention soutenue, par le mérite de la narration, la partie historique qui commence ce mémoire.

» Le second mémoire se recommande par de vastes proportions : l'auteur a suivi strictement le plan indiqué dans le programme, et s'est soumis avec exactitude aux conditions du concours.

» La partie historique est développée avec soin; la commission apprécie le mérite des recherches et l'érudition qui s'y font remarquer. Elle pense toutefois que tout ce qui se rapporte au commerce de Marseille, sous les Grecs et les Romains, jusqu'au moyen âge, devrait être réduit aux seuls faits principaux, et que l'auteur aurait pu tracer à grands traits cette partie de son tableau, pour arriver plus tôt aux faits du moyen âge qui ont influé et exercent encore une influence sur notre système commercial. A part ces observations, la commission a suivi avec intérêt les phases de cette ère commerciale qui commence aux Croisades et continue jusqu'à nos jours, et dont le long cours est marqué par des fluctuations à travers lesquelles la pensée peut distinguer les causes des prospérités et des revers qui tour-à-tour ont suivi les progrès ou la décadence des institutions.

» La partie statistique de l'ouvrage présente des faits obtenus officiellement des diverses administrations publiques. La plupart de ces documens seront publiés pour la première fois, et offriront le plus grand intérêt soit à la population commerçante, soit aux personnes qui s'occupent de l'économie politique. Ce seul travail est immense, et il est à peine concevable que le peu de temps

accordé à l'auteur lui ait permis de les présenter aussi complètement et avec une exactitude aussi remarquable. Les relations du commerce de Marseille avec les différentes contrées du globe sont l'objet d'un chapitre spécial pour chaque nation. L'historique de ces relations, leur importance, les usages et les traditions qui s'y rattachent sont exposés avec méthode et clarté, et cette partie de l'ouvrage soutient le parallèle avec la précédente.

» Un livre particulier est consacré à l'histoire et à la discussion des franchises du port de Marseille. Cette importante question est traitée avec les développemens qu'elle exige et avec l'impartialité qui seule peut donner du poids aux opinions d'un auteur ami de la vérité que l'esprit de système a trop souvent voilée. Divers sujets spéciaux relatifs à l'agriculture et à l'industrie manufacturière sont traités dans un V[e] livre et forment la matière de onze chapitres sur les cotons, les laines, les fers, les céréales, les vins, les savons, le sucre, les soudes, le sel, la tannerie, et autres. Ce sont là les principaux articles qui alimentent notre commerce; et les observations de l'auteur pourront aider à la solution des questions d'une haute importance auxquelles ils ont donné lieu, à diverses reprises, sous le rapport des droits dont on les a tour-à-tour frappés à l'entrée, des facultés d'entrepôt qu'on leur a accordées ou refusées suivant les circonstances, et des primes qu'on leur a offertes à la sortie.

» L'auteur du mémoire que nous analysons a porté son examen sur les moyens d'amélioration indiqués au programme; les canaux de navigation, les chemins de fer, les bateaux à vapeur ont dans cet ouvrage la mention qu'ils devaient y avoir; mais l'auteur ne s'y borne point: il réclame en outre, et avant tout, l'extension de l'éducation et des lumières; il demande des établissemens scientifiques et des écoles des sciences et des arts; il veut fixer à Marseille l'université et de grandes écoles de droit et de médecine; il appelle aussi les améliorations possibles sur l'agriculture et dans les procédés de l'industrie.

» La commission, sans partager toutes les vues de l'auteur dans ce chapitre, rend justice à ses intentions, et elle pense que c'est au gouvernement seul qu'il appartient de prendre l'initiative sur des propositions dont la solution pourrait blesser d'autres intérêts.

» Hâtons-nous de le dire, depuis que ce mémoire a été écrit, diverses de ces améliorations ont été introduites, plusieurs l'étaient depuis long-temps dans les cantons ruraux de ce département, et

notamment dans le 3e arrondissement où les procédés agricoles sont en plein progrès, et où le tirage de la soie a acquis des perfectionnemens notables. Les procédés pour la distillation du vin, pour la raffinerie du sucre sont au niveau de la science. Les produits chimiques, confectionnés dans nos manufactures, rivalisent avec ceux que donne la nature; et, sous ce point de vue, si nous n'avons pas peut-être tout ce qu'il est possible d'obtenir, du moins nous sommes en voie d'y arriver.

» Le projet d'un canal latéral au Rhône paraît remplacé définitivement par celui d'un chemin de fer suivant la même direction et qui est en ce moment soumis à l'étude sur une ligne immense de Marseille au Havre. D'un autre côté, le canal de Bouc à Arles assure notre navigation intérieure en tout temps avec le Rhône; il complète le système de canalisation du midi de la France, et tout fait présager à Marseille un accroissement de prospérité dans l'avenir.

» Mais cet accroissement, qui doit amener celui de la population, réveille un besoin que l'on commence à sentir vivement: c'est de l'eau pour nos champs, nos manufactures et notre économie domestique. L'auteur du mémoire consacre un chapitre à cette intéressante question, qui est d'un intérêt flagrant en ce moment où la disette d'eau est portée à l'extrême.

» L'Intendance Sanitaire et la Chambre de Commerce sont destinées à exercer une trop grande influence sur les affaires commerciales pour que l'auteur n'arrête pas ses lecteurs sur ces deux institutions qui ont rendu tant de services et peuvent en rendre encore de si marqués. Enfin, des tableaux volumineux comprenant les détails des importations et des exportations à différentes époques pour toutes les contrées de la France et du monde commerçant, complètent ce grand et beau travail qui forme la matière de deux volumes in-4°. La commission n'a pu que rendre toute justice au talent, à l'érudition, aux connaissances de l'auteur qui s'exprime partout en homme nourri de son sujet et possédant à fond les questions qu'il traite. On voit qu'il a puisé aux bonnes sources; ses raisonnemens et ses conclusions sont consciencieux; mais on s'aperçoit que, malheureusement, le temps a manqué à la perfection que pouvait acquérir son ouvrage, dont les premières parties sont exposées avec un développement qu'on ne retrouve plus dans les derniers livres. Elle aurait désiré un résumé final ou conclusion qui, en rappelant sommairement les principaux

faits, fit ressortir les résultats des améliorations obtenues et de celles à amener.

» Cette même raison, le défaut de temps, a obligé l'auteur à laisser les diverses parties de son ouvrage manquer souvent des transitions et des liaisons nécessaires; le livre IV surtout offre quelques lacunes et quelques articles qui ne semblent pas finis.

» Le terme fatal du concours a seul pu obliger l'écrivain à laisser subsister ces imperfections, qu'il se propose sans doute de faire disparaître, et tout fait espérer que ce travail, remis au net, marquera parmi les livres bons et utiles qui font à leur auteur une réputation honorable.

» Mais dans l'état même où il nous a été présenté, nous n'avons pas hésité à le désigner comme *le meilleur ouvrage* sur le commerce de Marseille qui ait concouru pour le prix fondé par M. de Beaujour.

» La commission, reconnaissant en même temps le mérite relatif qu'offre le Mémoire n° 1, propose de lui accorder une mention honorable. Elle vous propose, en outre, Monsieur le Maire, de vouloir bien convoquer une assemblée publique, dans laquelle, sous votre présidence, et en présence des principales autorités de la ville, le nom des auteurs sera proclamé par vous et le prix solennellement décerné. »

Al. ROSTAND. — Paul AUTRAN. — MILLIAU. — C. DUNOYER. — F. NÉGREL, *Rapporteur*.

M. le Maire a pris alors le billet cacheté, ayant pour suscription l'épigraphe du Mémoire n° 2, conçue en ces termes :

« *Massilia, sita loco saxoso.... solum possidet oleis ac vitibus consitum, frumenti autem ob asperitatem sterile; itaque mari magis quàm terræ fidens, ad navigationem ingenium potiùs contulit.* »

Strabon.

et, l'ayant ouvert, a proclamé à haute voix M. Jules Julliany auteur du Mémoire auquel le prix a été adjugé.

Il a ensuite ouvert avec la même solennité le billet cacheté, portant en dehors l'épigraphe du Mémoire n° 1 :

« Les peuples qui ont poli tous les autres ont été commerçans, »

et a proclamé M. Rouffio auteur du Mémoire, qui a obtenu une mention honorable.

De nombreux applaudissemens ont accueilli chacune de ces proclamations.

M. Julliany, invité par M. le Maire à faire connaître à l'assemblée le chapitre sur le commerce de l'Inde, prend la parole et fait observer que le peu de temps laissé aux concurrens pour la production de leurs mémoires, ne lui ayant pas permis de donner à son ouvrage les développemens et les soins qu'il se propose de lui consacrer plus tard, il réclame l'indulgence de l'assemblée.

Cette lecture a été écoutée avec une attention soutenue par l'assemblée, qui a pu apprécier par cet échantillon le mérite du travail de M. Julliany.

M. Négrel Féraud annonce ensuite que le prix quinquennal fondé par M. le baron de Beaujour, et qui devait être distribué le 31 décembre 1835, sera prorogé au 31 décembre 1836, afin de donner un espace de temps suffisant aux personnes qui désireront concourir. Le programme en sera imprimé et publié prochainement.

La séance est levée.

ESSAI

SUR

LE COMMERCE DE MARSEILLE.

LIVRE PREMIER.

APERÇU HISTORIQUE.

CHAPITRE PREMIER.

DU COMMERCE DE MARSEILLE DEPUIS SA FONDATION JUSQU'AUX CROISADES.

Commerce et iudustrie des premiers Marseillais.— Agriculture.— Navigation. — Succès et renommée de l'ancienne Marseille.—Forme de son gouvernement. — Ses rapports avec l'intérieur. — Ses colonies.— Sa lutte contre César. — Sa situation sous les Romains.— Sous Charlemagne.— Sa législation.

Marseille fut d'abord une colonie de marchands : « Il y a des » marchands, dit Plutarque, qui autrefois ont été fondateurs de » grosses villes, comme Protus qui fonda Marseille, ayant acquis » l'amitié des Gaulois habitant le long de la rivière du Rosne » (1).

A quel genre de commerce se livrèrent les premiers Marseillais?

Il est probable que ce fut principalement au commerce de transport et d'échanges; en un mot, comme dit Montesquieu, au commerce d'économie.

« Marseille, dit ce grand écrivain, retraite nécessaire au milieu » d'une mer orageuse, Marseille, ce lieu où les vents, les bancs » de la mer, la disposition des côtes ordonnent de toucher, fut » fréquentée par les gens de mer. La stérilité de son territoire

(1) *Vie de Solon*, traduction d'Amyot.

» détermina ses citoyens au commerce d'économie. Il fallut qu'ils » fussent laborieux, pour suppléer à la nature qui se refusait ; » qu'ils fussent justes, pour vivre parmi les nations barbares qui » devaient faire leur prospérité ; qu'ils fussent modérés, pour que » le gouvernement fût toujours tranquille ; enfin, qu'ils eussent » des mœurs frugales, pour qu'ils pussent toujours vivre d'un » commerce qu'ils conserveraient plus sûrement lorsqu'il serait » moins avantageux. »

Ils cultivèrent de bonne heure l'industrie manufacturière et purent bientôt exporter des bijoux, des ornemens en corail (1) et du savon, qu'ils paraissent avoir fabriqué les premiers dans l'antiquité (2). Les auteurs anciens parlent aussi de la beauté des cuirs qu'on préparait à Marseille (3).

Quant à l'industrie agricole, Marseille offrait à l'étranger les produits de la vigne et de l'olivier (4) : c'est aux Marseillais que l'on doit l'importation dans les Gaules de ces deux précieuses cultures; et même, d'après Lardier, ce furent encore les Phocéens qui apportèrent le blé à Marseille avant que les Romains eussent pénétré dans les Gaules (5).

La pêche fut aussi pour eux une ressource importante.

Leur navigation toujours active imprima à leurs relations mercantiles un mouvement rapide de progression.

Ils étaient excellens marins.

Leurs pères, les Phocéens, brillaient, d'après Hérodote, entre tous les Grecs, par leur habileté dans la navigation.

Leurs navires de cinquante rames, allongés et rapides, étaient consacrés au commerce.

On comprend que les relations commerciales avec l'Asie, qu'ils venaient de quitter, furent fréquentes et avantageuses.

Les succès de leur commerce maritime excitèrent la jalousie de plusieurs villes marchandes qui, plus anciennes, voyaient avec peine un nouveau peuple entrer dans le partage de leurs profits. Les navires marseillais eurent souvent des combats à soutenir avec

(1) Pline, *Hist. Natur.,* lib. XXXII, cap. I.

(2) *Ibid.,* lib. XXVIII, cap. XII.

(3) Toulouzan, *Ami du Bien*, tome I, page 70.

(4) L'olivier, cet arbre auquel Columelle assigne le premier rang, *olea prima omnium arborum* (lib. V, cap. VII), est, d'après tous les auteurs, originaire des contrées d'où vinrent les fondateurs de Marseille.

(5) Lardier, *Essai sur les moyens de régénérer l'Agriculture. — Culture des Céréales,* page 3.

ceux des Phéniciens, des Rhodiens, et surtout des Carthaginois.

Le courage et l'habileté des Marseillais, qui avaient triomphé des Barbares dont les flots pressaient les limites de leur territoire, triomphèrent aussi des peuples civilisés et commerçans qui leur disputaient l'empire des mers.

Par un double et honorable privilége, elle acquérait en même temps les richesses du commerce et la gloire des combats. Partout, dans la ville, on voyait des trophées suspendus qui rappelaient des victoires navales (1). Strabon compare souvent Marseille à Cysique, ville de la Propondide, dont l'éclat et l'excellente organisation avaient frappé d'admiration Mithridate lui-même (2).

La conduite des affaires était confiée à six cents citoyens, élus parmi les plus riches et les plus intègres, et investis du pouvoir durant toute leur vie : quinze d'entre eux étaient spécialement chargés des diverses branches de l'administration, et sur ces quinze, on en choisissait trois qui avaient une autorité semblable à celle des consuls romains. Personne ne pouvait être du nombre des six cents qu'il n'eût des enfans et ne fût originaire de la ville depuis son aïeul inclusivement : les lois de Marseille, semblables à celles des Ioniens, étaient gravées sur des tables et affichées aux places publiques. Les magistrats qui ne s'acquittaient pas dignement de leurs charges, ou qui s'écartaient de leurs devoirs, encouraient la note d'infamie (3).

D'habiles et hardis voyageurs sortirent de notre port pour agrandir le champ de la science et ouvrir de nouvelles voies au commerce de leur patrie. On sait les noms de Pythéas et d'Euthymènes. Le premier, tout-à-la-fois philosophe, astronome, mathématicien et géographe, tenta des découvertes dans le Nord. Il conduisit nos vaisseaux aux pays d'où les Carthaginois tiraient l'étain et le succin. Le second dirigea sa course vers le Sud et débarqua sur la côte occidentale d'Afrique.

« Marseille, dit M. Pardessus, placée sous les rapports géogra-
» phiques dans une situation presque semblable à celle de Car-
» thage, avait cependant un avantage que la nature des lieux refu-
» sait à cette dernière. La Gaule et les vastes contrées qui en
» sont limitrophes étaient peuplées, fertiles, et les communications
» de Marseille avec leurs habitans n'étaient pas arrêtées par les

(1) Strabon, lib. IV, page 180.
(2) *Ibid.* *ibid.*
(3) *Ibid.* *ibid.*

» difficultés que Carthage éprouvait pour pénétrer dans l'intérieur
» de l'Afrique » (1).

Ainsi, grâce à Marseille, la Gaule recevait les bienfaits de la civilisation que le commerce répand en liant les hommes entre eux et en leur faisant comprendre le prix du travail.

Pour faciliter ses rapports avec l'intérieur de la Gaule par le Rhône, la Saône, etc., Marseille donna des soins spéciaux à la navigation intérieure. On trouve la preuve de ce fait dans le nombre considérable de barques, de radeaux et de pontons qu'Annibal parvint à s'y procurer, lorsqu'il dirigea son armée vers l'Italie (2).

Je lis aussi dans Strabon que de son temps la Gaule et même la Germanie recevaient de grandes quantités de marchandises par le Rhône. Les Marseillais, situés près de l'embouchure de ce fleuve, étaient assurément en possession de ce commerce.

« On peut remonter le Rhône, dit Strabon, bien haut, avec de
» grosses cargaisons qu'on transporte en divers endroits du pays,
» par le moyen d'autres fleuves navigables qu'il reçoit et qui peu-
» vent également porter des bateaux pesamment chargés. Ces
» bateaux passent du Rhône sur la Saône et ensuite sur le Doubs,
» qui se décharge dans ce dernier fleuve; de là, les marchandises
» sont transportées par terre jusqu'à la Seine, qui les porte à
» l'Océan à travers le pays qui conduit à son embouchure, éloignée
» de l'Angleterre de moins d'une journée » (3).

Tel était alors le système de navigation intérieure de la France. C'est l'union des deux mers que nous sommes encore aujourd'hui réduits à appeler de nos vœux, et qui serait accomplie depuis bien long-temps, si nos divers gouvernemens avaient consacré aux travaux féconds de la paix la centième partie des sommes jetées dans les travaux stériles de la guerre, union qui répandrait tant de bienfaits sur le pays, surtout avec le concours de la vapeur et des chemins de fer.

Marseille introduisit dans les Gaules l'usage de porter des bracelets, des colliers d'or et d'argent, et les autres ornemens dont les personnes de distinction se paraient (4).

Seule, elle possédait, à cette époque, des ouvriers assez habiles pour travailler ces bijoux, et la ville d'Arles, qui, par la suite,

(1) *Collection des Lois maritimes,* Introduction.
(2) Polyb., lib. III, § 41. — Tit.-Liv., lib. XXI, cap. XXVI et XXVII.
(3) Strab., lib. IV.
(4) Diod. de Sic., lib. VI.

acquit tant de célébrité par son commerce, ses manufactures, ses broderies d'or et d'argent, rappelle encore dans les atours de ses jeunes filles le souvenir de ces antiques et pesantes parures, dont les Gaulois avaient puisé le goût chez les Marseillais (1).

Sans doute, ainsi que je l'ai dit plus haut, le commerce des premiers Marseillais se faisait principalement par échange de denrées ; mais les ventes contre de la monnaie étaient aussi en usage chez eux. Ce fait est démontré par l'existence d'une grande quantité de médailles que les savans reconnaissent n'avoir pas été frappées par les Grecs, et qui portent les insignes de Marseille.

Ce qu'il y a de remarquable, c'est que l'on n'a point encore découvert de pièce d'or frappée à Marseille, mais bien une quantité infinie en cuivre et en argent (2).

Les Marseillais, pour assurer les progrès de leur commerce, établirent sur les côtes de la Méditerranée de nombreuses colonies. Ce n'étaient sans doute d'abord que des comptoirs, mais le nombre toujours croissant des marchands qui y affluaient en fit bientôt des villes qui répandirent dans les pays voisins les arts et les richesses de la mère-patrie.

Elles demeuraient sujettes de la métropole, soumises à ses lois et à ses règlemens. En effet, aucune de ces colonies ne frappa de monnaies qui lui fussent propres. Elles conservèrent long-temps les usages commerciaux des Marseillais, leurs poids, leurs mesures, leurs monnaies et jusqu'à leur alphabet et leur langage (3). Ainsi, on peut regarder comme filles de Marseille Tauroentum, Antibes, Nice, Monaco (4), Agde, Ampurias, etc.

D'autres villes dans l'intérieur des Gaules, quoique non fondées par Marseille, subirent son influence et se placèrent sous sa protection. Parmi elles, on peut citer *Cabellio* (5), aujourd'hui Cavaillon, et *Avenio* (6), Avignon.

Devenue le centre et le foyer du commerce intérieur de la Gaule, et même de celui que les habitans des côtes occidentales faisaient avec les îles Britanniques et avec des contrées plus septentrio-

(1) Papon, *Hist. de Prov.*, tome I, liv. VI. *Lettres sur Marseille.*
(2) Papon, page 647.
(3) Strab., lib. IV, cap. I.
(4) Milius, liv. I, page 229.
(5) Raoul Rochette, page 417.
(6) Vales, page 54; Castruccius, *Istoria d'Avenione.*

nales (1), Marseille put étendre ses relations avec le Bosphore, la Grèce, l'Asie-Mineure, la Syrie et l'Égypte.

Le voisinage de l'Italie la mit à portée de faire presque exclusivement le commerce dans ce pays, où les armes romaines détruisaient successivement les petits états, et d'où les hostilités sans cesse renaissantes éloignaient les Carthaginois et les autres peuples navigateurs (2).

Ne prenant les armes que pour sa défense, Marseille, plus sage que Carthage, demandait au commerce seul les sources de sa prospérité. Sa rivale cédant à l'ambition les demanda à la guerre, elle périt par la guerre. (An 145 avant J.-C.) Profitant de la ruine de Carthage dont les dépouilles procurèrent aux Romains 500 millions de nos francs, les Marseillais se présentèrent sur tous les marchés qu'elle approvisionnait; le commerce de l'Espagne passa en leurs mains. Leurs vaisseaux vinrent charger dans les ports de cette riche contrée l'or, l'argent, le cuivre, le plomb et le fer de ses mines; son corail, son albâtre, ses chevaux et ses bois de construction. L'amitié des Romains leur procura de grands avantages (3).

Pourquoi Marseille ne se renferma-t-elle pas toujours dans cette ligne de prudence et de neutralité? pourquoi voulut-elle prendre part aux querelles intestines des Romains et opposer ses soldats et ses vaisseaux aux légions et aux flottes de César? La lutte, il est vrai, ne fut pas sans gloire, et nous aimons à en conserver le souvenir; mais elle succomba. Objet d'intérêt même pour ses adversaires, sa chute arracha des larmes au prince des orateurs romains.

« Après la ruine des nations étrangères, nous avons vu avec
» douleur, dit Cicéron, nous avons vu pour dernier exemple de
» la décadence de notre empire porter dans un triomphe l'image
» de la ville de Marseille, de cette ville sans le secours de laquelle
» nos généraux n'auraient jamais triomphé dans leurs guerres
» au-delà des Alpes » (4).

Marseille cessa d'être un état indépendant et fort par les armes,

(1) Diod. de Sic., lib. V, cap. XXXVIII.— Strab., lib. III, cap II.

(2) Pardessus, *loco citato*.

(3) Les Romains favorisèrent les villes qui faisaient le commerce, quoiqu'elles ne fussent pas *sujettes;* ainsi ils augmentèrent, par la cession de plusieurs pays, la puissance de Marseille. Ils craignaient tout des barbares, et rien d'un peuple négociant. (Montesquieu, *Esprit des Lois*, liv. XXI, chap. XIV.)

(4) Cicer., *De Off.*, lib. II, cap. VIII.

mais elle ne cessa pas d'être une des premières villes du monde par les arts et par le commerce. Elle conserva ses anciennes lois, et un historien du VIe siècle put dire qu'on ne la vit point décheoir de son antique splendeur (1).

La jeunesse de l'empire romain y venait de toutes parts recevoir une éducation à-la-fois brillante et solide. Marseille savait allier, dit Tacite, par un heureux mélange, le charme des mœurs de la Grèce aux habitudes d'une économie sévère (2).

Le même auteur attribue à l'excellente éducation qu'Agricola avait reçue à Marseille, les qualités qui le faisaient admirer et chérir même par ses ennemis. On connaît le magnifique éloge que Cicéron a fait de notre cité (3).

Ses vaisseaux, protégés par la puissance des maîtres du monde qui dédaignaient le commerce (4), pénétrèrent vers tous les rivages où brillaient les armes romaines; sillonnant toutes les mers pour porter au Nord les produits du Midi, à l'Occident ceux de l'Orient, ils revenaient chargés des parfums et des pelleteries du Levant, des marchandises précieuses de l'Inde qui arrivaient à Alexandrie par la Mer-Rouge, des tissus de Tripoli, du papier de l'Égypte, des blés de l'Afrique, des chevaux des Asturies et de l'Andalousie et de riches étoffes de soie de la Perse : telle fut la position de Marseille depuis Jules-César jusqu'à Constantin.

L'irruption des barbares, la fondation de Constantinople, nuisirent à son commerce. Il languissait, lorsque Théodoric, devenu paisible possesseur de la Provence, nomma Marabadus gouverneur

(1) Agathias, *Hist.*, lib. I, chap. v. *Tametsi hoc tempore videatur non admodùm pristinâ dignitate defectior.*

(2) Tacit. *in Agricol.*, chap. IV.

(3) « *Neque verò te, Massilia, prætereo, cujus ego civitatis disciplinam atque gravitatem non solùm Græciæ, sed haud scio an cunctis gentibus anteponendam jure dicam; quæ.... cùm in ultimis terris, cincta Gallorum gentibus, barbariæ fluctibus alluatur, sic optimatum consilio gubernatur, ut omnes ejus instituta laudare facilius possint quàm æmulari (oratio pro L. Flacco).* »

(4) Ce mépris des Romains pour le commerce était porté si loin que, sous Auguste, le sénateur Ovinius fut condamné à mort pour avoir dérogé au point de diriger lui-même une manufacture. Le préjugé était si général, que cet acte de cruauté n'excita ni étonnement ni réclamation. Il résulta de là que les Romains, dont le luxe et les dépenses étaient énormes, consommant toujours sans rien produire, finirent par être dépouillés des richesses immenses qu'ils avaient enlevées aux peuples vaincus, et ce fut une des principales causes de leur faiblesse et de la chute de leur empire.

de Marseille. Sous son administration, de nombreuses améliorations furent tentées; le commerce reprit son activité, et l'indépendance du gouvernement municipal dont elle jouissait fut respectée.

Bientôt, sous Justinien, les Goths furent expulsés; puis Marseille passa sous la domination des Francs. Cette nouvelle révolution exerça peu d'influence sur ses relations maritimes; mais ses rapports avec l'intérieur souffrirent des fréquentes invasions des Sarrasins. Ils vinrent jusqu'à ses portes saccager ses faubourgs et ruiner le pays. Heureusement une dynastie nouvelle monta sur le trône où sommeillaient les Mérovingiens. Charlemagne réprima les Barbares. Par ses ordres, une flotte fut construite et armée à Marseille contre les pirates sarrasins. Il encouragea le commerce maritime; il fit, avec l'empereur de Constantinople, les califes de Bagdad et de Cordoue, des traités qui assuraient aux Marseillais des exemptions de droits et divers priviléges. Ceux-ci mirent à profit ces nouvelles relations; ils firent venir de ces pays d'habiles ouvriers qui fondèrent à Marseille des manufactures d'armes, des ateliers d'orfévrerie, des fabriques de cuirs et de toiles de coton (1).

« Au commencement du IXe siècle, dit Poulin de Lumina,
» historien de Lyon, c'est-à-dire en 813 et aux années suivantes,
» les habitans de Lyon, unis aux Marseillais, avaient coutume d'aller
» deux fois l'année à Alexandrie, d'où ils rapportaient les épi-
» ceries de l'Inde et les parfums de l'Arabie. Une partie de ces
» marchandises était déposée à Marseille pour être vendue en
» France ou en Espagne; une autre partie plus considérable
» remontait le Rhône et la Saône; on les embarquait ensuite sur
» la Moselle, qui les distribuait par le Rhin, le Mein et le Necker
» jusqu'aux extrémités de l'Allemagne. »

Après la mort de Charlemagne, la France demeura livrée à une foule de tyrans féodaux qui, frappant les marchandises de mille taxes à chaque pas, persécutant et pillant les marchands, altérant les monnaies, rendirent tout commerce impossible, si ce n'est à quelques juifs, qui voyaient dans d'énormes gains de suffisantes compensations aux dangers qu'ils couraient.

Il en était de même de toute l'Europe. Aussi, à cette époque, une foule de négocians étrangers, fuyant les vexations féodales, vinrent fonder à Marseille des établissemens commerciaux. C'est qu'elle était

(1) *Statistique des Bouches-du-Rhône*, tome IV, page 822.

ville libre; c'est que des institutions généreuses et fortes garantissaient à tous les intérêts, protection et sécurité. Notre législation commerciale faisait l'admiration des anciens. La plupart des peuples commerçans lui avaient emprunté de nombreux règlemens.

On a lieu de croire que le code fameux, connu sous le nom de *Consulat de la Mer,* et que tant de peuples prétendent avoir rédigé, est l'ouvrage des Marseillais. Un grand nombre de ses dispositions sont empruntées soit textuellement, soit avec développemens à nos vieux statuts. Quelques-uns des plus anciens manuscrits qui existent sont en provençal (1).

M. Pardessus, dans la savante dissertation qu'il a écrite sur ce sujet, sans décider définitivement à qui appartient l'honneur de cette composition, fait néanmoins valoir en faveur des Marseillais de très-forts argumens.

Nos statuts municipaux rédigés au XIIIe siècle, mais dont plusieurs dispositions sont beaucoup plus anciennes, forment un code très-remarquable, objet des éloges des écrivains qui ont écrit l'histoire du commerce (2).

On y voit avec plaisir quelques principes dont la sagesse et la générosité annoncent des lumières et une civilisation fort au-dessus de l'époque. Ainsi, en cas de guerre, il était d'usage, presque partout, de confisquer les propriétés des sujets des puissances ennemies. Marseille donna l'exemple de secouer cet usage barbare, et déclara que, quel que fût l'état avec lequel elle serait en guerre, elle respecterait les propriétés particulières (3).

Elle proscrivait par là le droit de course, droit si peu digne des peuples civilisés, et qui néanmoins subsiste encore malgré les efforts de l'assemblée constituante.

Il est aussi un usage qui a subsisté long-temps dans une partie de la France et dans presque toute l'Europe : c'est celui de confisquer les débris des navires naufragés, de s'emparer des marchandises que la tempête portait sur le rivage, et quelquefois même de réduire les personnes en captivité (4). Marseille, toujours fidèle à la voix de l'humanité, toujours intelligente de ses vrais intérêts, avait repoussé cette odieuse coutume.

(1) Depping, *Histoire du Commerce entre le Levant et l'Europe,* tome II, page 17.

(2) Depping, tome I, page 285.

(3) *Statuts municipaux*, liv. V, chap. XXXIII à XXXV.

(4) Pardessus, tome II, page 115.

CHAPITRE II.

MARSEILLE AU TEMPS DES CROISADES.

Influence des croisades sur le commerce de la Méditerranée et sur le port de Marseille.— Priviléges obtenus par les Marseillais en Syrie, à Jérusalem, à Chypre, à Saint-Jean-d'Acre, à Tyr.— Bulles des papes en leur faveur.— Établissement à Saint-Jean-d'Acre.—Premiers consuls au Levant et en Europe.— Départ de Marseille des pèlerins.—Résultats industriels des croisades.—Usage de la lettre de change.—Cessions faites aux Marseillais dans l'île de Mayorque. — Relations avec la Baltique. — Manufactures. — Extraits des anciens statuts.

Lorsque l'Europe entière, obéissant à un sentiment religieux poussé jusqu'à l'exaltation, se précipita sur l'Asie, on comprend quelle affluence de voyageurs dut se presser à Marseille, et quelle nouvelle activité en résulta pour sa marine et son commerce.

Il fallut fournir des vaisseaux, des provisions, des armes à cette multitude de croisés qui venaient s'embarquer à Marseille, abandonnant patrie, famille, fortune, pour aller conquérir un tombeau, un peu de gloire et le pardon de leurs péchés.

Ceci a son côté sublime et aussi son côté utile. Les croisades, malgré tous leurs désastres, eurent des résultats favorables aux progrès des arts, de la civilisation et du commerce.

Je ne puis ici les envisager que sous le rapport de leur influence sur le commerce de Marseille : elle fut immense ; jamais l'activité n'y avait été plus grande. Son port s'emplit de vaisseaux, la ville de pèlerins ; les chantiers se hérissèrent de navires en construction, les manufactures se multiplièrent. Une rue assez longue prit le nom de Lancerie, parce qu'elle fut couverte d'ateliers où l'on fabriquait des lances pour les croisés.

Une révolution s'opéra dans le commerce de la Méditerranée. Depuis que la puissance romaine s'était éteinte en Asie pour faire place au Bas-Empire, cette contrée livrée à des dissentions continuelles, offrait peu d'avantages au commerce qui n'y trouvait aucune sécurité.

Quelques navigateurs marseillais, admis par tolérance dans les ports de la Syrie, ne se livraient qu'en tremblant à des spéculations que le caprice d'un despote pouvait anéantir. Les croisades leur permirent de s'établir en maîtres sur les rivages conquis. Grâce aux priviléges qu'ils obtinrent, ils formèrent des sortes de

colonies indépendantes, dans des quartiers réservés, au sein des villes (1).

Alors la Syrie devint, ainsi que l'Égypte, le centre du commerce le plus étendu; la Syrie, riche marché entre l'Europe et l'Asie, rappela au monde commerçant qu'elle avait été la mère des Phéniciens. La Syrie, où l'on ne trouve aujourd'hui ni un port en état de recevoir de grands vaisseaux, ni une route complètement praticable, devint le rendez-vous des navigateurs de tous les peuples commerçans. Les Marseillais y exerçaient une sorte de suprématie. La ville de Montpellier, qui avait alors un port sur la Méditerranée, demanda à y trafiquer sous leur protection (2).

Ils y obtinrent de nombreux priviléges. Ces priviléges furent le prix des services qu'ils rendirent aux croisés, autant par leur valeur que par leur commerce. Ils se trouvèrent à la prise de Jérusalem et de plusieurs autres villes importantes.

En 1130, le seigneur de Baruth, en Syrie, les exempta des droits d'entrée et de sortie, et leur permit d'avoir dans ses états des consuls, ou juges particuliers de toutes les contestations commerciales, etc.; il ne se réserva que la connaissance de l'homicide (3).

Baruth était le port de Damas et l'entrepôt des riches marchandises de cette ville. C'est là que Jacques Cœur devait, en 1432, jeter les fondemens de cette fortune qui contribua à reconquérir la France à Charles VII.

Les avantages que les Marseillais recueillirent des priviléges obtenus à Baruth les engagèrent à s'en assurer de nouveaux sur d'autres points.

En 1136, Fouques, roi de Jérusalem, accorda aux négocians de Marseille une exemption perpétuelle de toute sorte d'impositions dans ses états (4). Innocent IV fit une bulle dans laquelle il excommuniait tous ceux qui oseraient troubler les Marseillais dans la jouissance de ce privilége. Il déclara expressément, par une autre bulle, qu'il plaçait sous la protection du saint siége la ville de Marseille, ses habitans et leurs propriétés.

Enrichis par un immense commerce, les Marseillais soutinrent

(1) Pardessus, tome II, page 9.

(2) D. Vaissette, *Histoire du Languedoc*, tome III, page 531.

(3) Aug. Fabre, tome I, page 281.

(4) *Donamus comuni Marcelie franchisiam per totam terram regni Jerusalem*, etc. Charte de l'an 1136, parmi les preuves, n. 14, de l'*Histoire générale de Provence*, par Papon, tome II.

quelquefois les finances des princes leurs alliés. Ils prêterent, en 1152, une somme considérable à Baudoin III, roi de Jérusalem. Celui-ci leur témoigna sa reconnaissance par le don d'une grande maison, d'un four et d'une église à Chypre et à Jérusalem, et d'une rue entière à Saint-Jean-d'Acre. L'acte de donation porte que : *les Marseillais avaient secouru les rois ses prédécesseurs de leurs biens et de leurs personnes, par terre et par mer, en la conquête de Jérusalem et de Tripoli* (1).

En 1187, le comte de Montferrat, attaqué dans son comté de Tyr, reçut de puissans secours des Marseillais. Il leur fit expédier des lettres-patentes portant permission de négocier dans la ville de Tyr sans payer aucun droit, avec la faculté d'y établir un consul pour y administrer la justice (2).

En 1190, deux armées navales furent successivement équipées à Marseille.

Dans cette nouvelle croisade, les Marseillais continuèrent à se montrer braves et généreux alliés. Lusignan concéda encore à leurs concitoyens qui habitaient Saint-Jean-d'Acre et son territoire, d'importans privilèges commerciaux. Il leur permit aussi d'avoir dans cette ville des consuls ou vicomtes de leur nation pour juger leurs contestations, à condition qu'ils prêteraient serment entre les mains du roi de Jérusalem. Ces consuls avaient le droit de connaître de toutes les causes, tant civiles que criminelles, excepté des crimes de vol, rapt, homicide, fausse monnaie et trahison (3).

Ces concessions avaient un caractère solennel; elles étaient presque toujours sanctionnées par les papes.

Le saint siége ne pouvait ignorer combien l'assistance des Marseillais était utile aux succès des croisades ; aussi leur accordait-il une protection spéciale. Nous venons de parler des bulles d'Innocent IV en leur faveur ; Grégoire IX aussi menaça des censures ecclésiastiques quiconque profiterait de l'absence des Marseillais partis pour la croisade pour porter atteinte à leurs propriétés (11 janvier 1228) (4).

Les Marseillais attachaient beaucoup d'importance à leurs relations commerciales avec Saint-Jean-d'Acre. C'était un des marchés les plus considérables de la Syrie. Dans ce port arrivaient

(1) Ruffi, liv. V.
(2) *Archives de l'Hôtel-de-Ville.* Ruffi, livre III.
(3) *Archives de l'Hôtel-de-Ville.* Papon, tome II.
(4) Papon, loc. citat.

les flottes des croisés, les approvisionnemens, les armes, les marchandises. Établis là dès le commencement des croisades, les Marseillais en avaient été chassés par les Sarrasins. Ils y étaient rentrés en 1191 avec Philippe-Auguste et Richard Cœur-de-Lion. Il y eut la rue des Provençaux, celle des Anglais, etc. (1).

En 1290, le soudan d'Égypte, à la tête d'une armée de 200,000 hommes, reprit Saint-Jean-d'Acre après un siége de quarante-un jours et en chassa les Européens. Ce fut un coup funeste au commerce des Marseillais. Il n'y eut plus de comptoirs français dans Acre. Les Vénitiens seuls parvinrent à s'y maintenir.

On aura remarqué qu'il est question de consuls dans toutes les conventions qui règlent la position des Marseillais dans le Levant. Les statuts de Marseille en prescrivaient la nomination toutes les fois qu'une expédition était faite pour les pays d'outre-mer (2). Les Marseillais paraissent être les premiers Européens qui aient établi des consuls dans le Levant (3) ; mais les Arabes connaissaient avant eux cette utile institution : elle était indispensable pour leur commerce en Chine. Dès le IXe siècle, un homme de leur religion était établi à Canfou pour juger les différends entre Arabes, suivant les lois musulmanes (4).

A Marseille, on apportait dans le choix de ces consuls les soins les plus scrupuleux. Ils étaient nommés par le conseil de ville; ils devaient unir les talens à la probité, pour *l'honneur et l'avantage de la commune*, disent les statuts (5). La durée de leurs fonctions était d'un an, mais ils pouvaient être confirmés.

« Leur juridiction, dit M. Augustin Fabre, s'étendait non-seulement à tous les nationaux établis dans le district du consulat, » mais encore sur les capitaines et les matelots des navires de » Marseille qui y abordaient. Ils étaient défenseurs nés de tous » les intérêts de leurs compatriotes. Ils étaient tenus de faire » l'inventaire des biens de ceux qui décédaient sans héritiers sur

(1) Voir le *Plan de la ville d'Acre,* dans le tome I de Jaune. — *Histoire générale des Royaumes de Chypre, Jérusalem,* etc.

(2) *Statuta civit. Massiliæ,* liv. I, ch. XVII.

(3) Depping, tome II, page 25.

(4) *Relations de deux Voyages arabes parmi les anciennes relations des Indes et de la Chine.* Paris, 1718.

(5) *Similiter semper tales quod illi consules sint de melioribus, facundâ discretione et probitate et honestate, ad honorem et utilitatem communis Massiliæ.* Statuts municipaux et coutumes anciennes de la ville de Marseille, chap. XVIII.

» les lieux, ainsi que des effets sauvés des naufrages. Celui » auquel un gouvernement étranger accordait certaines faveurs, » certains priviléges, ne pouvait être nommé consul auprès de ce » gouvernement. Les consuls de Marseille devaient, dans tous » leurs actes, dans toutes leurs décisions, recourir à l'avis d'un » citoyen marseillais au moins, et mieux encore de deux..... » Leurs sentences n'étaient point souveraines; elles pouvaient » être réformées en tout ou en partie par les magistrats de » Marseille; mais il fallait alors que celui qui en était frappé en » demandât l'annulation dans le mois de son arrivée; passé ce » délai, on ne pouvait plus se pourvoir contre elles, et l'autorité » de la chose jugée était acquise. Lorsqu'il n'y avait pas de » consul dans un pays où plusieurs Marseillais étaient établis, » ils pouvaient en choisir un parmi eux, pourvu qu'ils fussent » au moins dix. Le consul ainsi choisi avait le même pouvoir que » les consuls directement nommés par le gouvernement de Mar- » seille, et il ne pouvait refuser de remplir ses fonctions sous peine » d'une amende de 10 livres royales couronnées, à moins d'un » empêchement légitime jugé tel par ses concitoyens. La moindre » négligence était punie d'une amende de 25 livres de la même » monnaie » (1).

Un courtier ne pouvait être consul qu'à défaut d'autres personnes, encore ne pouvait-il être réélu. Le consul ne devait point souffrir de femmes publiques dans le quartier des Marseillais, ni laisser occuper par des étrangers les boutiques de ce quartier (2).

Les statuts n'attribuaient aux consuls d'autres émolumens qu'une remise sur les sommes au sujet desquelles on plaidait devant eux. Les amendes qu'ils prononçaient étaient partagées entre eux et la commune (3).

(1) *Histoire de Marseille,* tome I.

(2) Depping, tome II, page 53.

(3) Nous ne croyons pas sans intérêt de rapprocher de ces détails les attributions des consuls, telles qu'elles étaient fixées par l'ordonnance de la marine, du mois d'août 1681.

Les commissions de consuls ne s'accordaient qu'à ceux qui avaient atteint l'âge de trente ans.

Dans tous les cas qui intéressaient le commerce en général, le consul devait convoquer une assemblée de tous les marchands, capitaines et patrons des vaisseaux français, lesquels étaient obligés d'y assister sous peine d'amende arbitraire applicable au rachat des captifs.

Le consul devait envoyer de trois en trois mois au lieutenant de l'amirauté, et

Ce n'était pas seulement au Levant que Marseille entretenait des consuls; au XIIIe siècle elle en avait en Savoie (1), à Arles et à Gênes (2).

Les avantages que les croisades procurèrent à Marseille se prolongèrent au-delà du temps de leur durée. Aux pèlerinages armés succédèrent de paisibles pèlerinages de piété et de dévotion. Le transport des pèlerins fut long-temps pour la marine marseillaise une source abondante de profits.

Les religieux de l'ordre du Temple et de Saint-Jean de Jérusalem avaient obtenu, par un traité fait en 1234 avec la ville de Marseille, la permission d'y envoyer quatre navires par an pour embarquer

à la chambre de commerce de Marseille, copies des actes publics et des délibérations des assemblées.

La juridiction des consuls s'étendait aux matières civiles et criminelles. Leurs jugemens étaient exécutoires par provision dans les affaires civiles, moyennant caution : ils étaient définitifs et sans appel en matière criminelle, lorsqu'ils n'emportaient pas peine afflictive, pourvu qu'ils eussent été rendus en présence des députés et des quatre notables de la nation. Lorsqu'il s'agissait d'une peine afflictive, ils devaient instruire le procès et envoyer l'accusé en France par le premier bâtiment, pour être jugé par les officiers de l'amirauté du port de destination.

Le consul avait la faculté, après information, et sur l'avis des députés de la nation, de faire sortir des lieux de son établissement les Français dont la conduite était un sujet de scandale. Les capitaines étaient obligés de les embarquer sous peine de 500 livres d'amende applicables au rachat des captifs.

Les appels des jugemens des consuls du Levant ressortissaient au parlement d'Aix.

En cas de contestation entre les consuls et les négocians, les parties devaient se pourvoir au siége de l'amirauté de Marseille.

Les consuls étaient tenus de faire l'inventaire des biens et effets de ceux qui décédaient sur les lieux, ainsi que des objets sauvés des naufrages, en présence de deux notables marchands qui devaient signer avec eux.

Voici les noms des échelles du Levant et de Barbarie où la France entretenait des consuls : Smyrne, Seyde, Chypre, Tripoli de Barbarie, Salé, Athènes, Napoli de Romanie, Négrepont, la Morée, Durazzo en Albanie, le Caire, Salonique, Jérusalem, Tunis, Ispahan et la Perse, Zéa dans l'Archipel, la Saillade en Albanie, Alep, Canée de l'île de Candie, Alger, Naxis, Paros et autres îles de l'Archipel, îles de Tine et Miconi, la Cavalle.

Diverses taxes étaient attribuées aux consuls. Dans quelques échelles elles se prélevaient sur les marchandises, dans d'autres sur les bâtimens.

Louis XIV, par arrêt de 1691, ordonna que ces droits ne seraient payés à l'avenir que par les étrangers qui faisaient le commerce du Levant sous la bannière de France, non plus pour les consuls, mais au profit de la chambre de commerce de Marseille.

(1) *Traité de* 1226, ap. Menestrier, *Hist. de Lyon*, page 538.

(2) *Traités de* 1232 à 1237, ap. Papon.

sur chacun quinze cents pèlerins et tous les marchands qui se présentaient (1).

On peut juger par cette permission exceptionnelle d'embarquer six mille pèlerins à Marseille, de la quantité innombrable de ces pieux voyageurs qui s'y trouvaient réunis.

Les habitans d'Empurias obtinrent aussi la faculté d'envoyer à Marseille un navire chaque année pour y charger des pèlerins, à condition qu'ils laisseraient aux Marseillais la faculté d'exporter d'Empurias tout le blé dont ceux-ci auraient besoin. (Traité du 23 juillet 1219, aux pièces justificatives du tome II de l'histoire de Papon.)

Il y avait ordinairement chaque année deux grands convois de pèlerins, l'un au printemps, l'autre en été; à cette époque l'affluence des navires était si grande, qu'il fallait tirer au sort pour régler le moment de leur chargement et de leur départ (2).

La commune percevait douze deniers sur chaque passager, excepté sur ceux qui s'embarquaient à bord des navires des Templiers et des Hospitaliers. Ces religieux étaient aussi exempts de l'obligation imposée à tous les bâtimens, venant d'outre-mer de fournir à l'arsenal un arc appelé baliste (3).

La cité veillait à ce que les pèlerins fussent soignés par les patrons ; ceux-ci en faisaient le serment. Chaque pèlerin devait avoir pour se coucher un espace de deux pans et demi de haut sur six et demi de long (4). Chaque navire devait être muni d'armes pour pouvoir repousser une attaque et faire respecter le pavillon décoré de la croix qui devait désormais s'unir aux armes de la ville (5).

La communauté nommait trois officiers qu'on appelait *observatores passagii*, qui devaient régler tout ce qui était nécessaire pour l'emplacement des hommes, des chevaux, les vivres et tout ce qui avait trait à la sécurité et au bien-être des passagers.

La solde des matelots était de quinze sous par mois. On ne pouvait admettre dans un bâtiment plus de quatre marins étrangers (6).

(1) Charte n. 116 du *Codice diplomat. del. S. mil. ord. Gerosolimit. del pi seb. Pauli.*

(2) *Statuts de la ville de Marseille de* 1228, chapitre *de Sortibus navium.*

(3) *Ibid,* livre I, ch. XLVI.

(4) *Ibid,* liv. IV, ch. XXV.

(5) *Ibid,* liv. IV, ch. XIV.

(6) *Ibid,* liv. IV, chap. XV et XVIII.

Les moulins à vent furent introduits d'Orient en Provence pendant les croisades. A Arles, sur vingt mesures de blé, on en donnait une pour les frais de mouture, quand elle se faisait dans un moulin à vent; on donnait la trentième pour un moulin à eau.

L'architecture navale agrandit la forme des vaisseaux pour la facilité du transport des pèlerins. La piraterie fut réprimée. La police des mers, exercée avec rigueur par deux ou trois puissances intéressées à la faire respecter, contribua beaucoup aux progrès du commerce en lui donnant un commencement de sécurité. Des convois de navires suivaient les côtes des pays où combattaient les croisés et s'enrichissaient en leur vendant des munitions de guerre et des vivres.

L'industrie avait aussi sa croisade et dérobait aux Sarrasins et aux Grecs des secrets et des procédés plus précieux que des victoires (1). Les croisés apprenaient dans Damas à travailler avec succès les métaux et les tissus. Ils trouvèrent en Orient des métiers de soie qui donnèrent naissance à la culture du mûrier en Italie. Les verreries de Tyr aidèrent au perfectionnement des fabriques de Venise. La canne à sucre et une foule d'autres plantes non moins utiles, entre autres le maïs, surnommé depuis blé de Turquie, doivent aux croisades d'avoir été naturalisés en Occident (2).

Les croisades augmentèrent considérablement la quantité d'argent en circulation dans la Provence. D'après une charte de Mont-Majour, en 1060, un bœuf valait 5 sous (environ 5 f. 50); en 1247, par l'effet de l'accroissement du numéraire, il se vendait 50 sous guillermins (environ 48 fr.) (3).

La liberté et les lumières sont filles du commerce. Marseille noua des relations avec les infidèles, quoique le fanatisme du temps considérât ces rapports d'intérêt et de bonne amitié comme un sacrilége. L'évêque s'y opposa; il fallut négocier. On convint par un traité que tous les étrangers Chrétiens, Juifs ou Sarrasins, jouiraient d'une entière liberté pour commercer, entrer et demeurer dans la ville (4).

(1) Michaud, *Histoire des Croisades,* tome VI, page 346.

(2) Ad. Blanqui, *Histoire de l'Économie politique*, tome I, page 193.

(3) Rien ne prouve mieux la rareté de l'argent avant cette époque qu'une charte conservée dans les archives du chapitre de Marseille : c'est un acte d'acquisition faite en 1118 d'un terrain aux portes de Marseille, très-fertile, de plus d'une demi-lieue, entre Siant-Julien et Jarret, pour le prix de soixante-dix sous melgoriens, qui ne faisaient pas un marc et demi d'argent. (Papon, tome II, page 539.)

(4) *Pacta episcopi Massil. de* 1290.

Tels étaient les principes sages et libéraux qui assuraient la prospérité de Marseille. Aussi, les règlemens maritimes rédigés du temps de saint Louis prouvent que Marseille était au rang des villes de commerce les plus importantes (1).

Elle fut une des premières à faire usage de l'ingénieux moyen d'agrandir, de multiplier et d'assurer les transactions par la *lettre de change*. Le chapitre XXVII du liv. Ier, des statuts datés de 1253, en constate l'usage (2).

Toujours attentive à s'assurer des positions commerciales, elle obtint du roi d'Aragon, après la conquête de l'île de Mayorque, la cession dans cette île de trois cents maisons, d'une ancienne mosquée, de trente-neuf fabriques, de plusieurs prés et autres terres (3).

Ses relations s'étendaient jusque dans la Baltique ; elle fit partie de cette puissante confédération marchande connue sous le nom de ligue anséatique, exemple du haut degré de force et de fortune où le commerce peut élever les peuples (4).

Tous les efforts des Marseillais tendaient à l'extension de leur industrie commerciale ; quant à l'industrie manufacturière, fidèles à leur système de liberté, ils ne se souciaient pas de la protéger contre l'importation des produits étrangers. Ils laissaient entrer, moyennant des droits modiques, la draperie de France, les toiles de Bourgogne, les maroquins, les savons, les soies, la pelleterie, les ouvrages en fer et autres produits des fabriques étrangères (5).

L'industrie manufacturière trouvait d'ailleurs un obstacle à ses perfectionnemens dans plusieurs dispositions des statuts, qui prescrivaient la plus sévère économie dans la plupart des usages de la vie.

Ainsi, les parens ne pouvaient donner à une fille, pour son mariage, que deux vêtemens en laine, et pour la noce, on ne pouvait inviter que trente personnes au plus (6).

Il n'était permis aux nouvelles mariées de porter de la soie qu'aux garnitures de leurs manteaux *in infroidurâ pallii*.

Il était défendu à toutes les femmes de porter à leur coiffure

(1) L. *Lettres sur Marseille*.
(2) Pardessus, *Collection des Lois maritimes*, tome II, page 112.
(3) *Archives de l'Hôtel-de-Ville*, Depping, tome I, page 281.
(4) *Consideration historique sur le Commerce*, par M. César Moreau
(5) Depping, tome I, page 295.
(6) *Statuta civit. Massiliæ*, livre II, chap. XLI.

pour plus de cinq sous d'ornement, et de se parer d'or et de perles (1), interdiction qu'il fallut révoquer par la suite (2).

Il était prescrit aux tailleurs de ne prendre jamais plus de douze deniers pour la confection d'une mantille ; les prix de la couture, pour chaque pièce de vêtement, étaient tarifés par les mêmes magistrats qui fondaient des consulats en Syrie, en Égypte et en Barbarie (3).

Les statuts de 1253 fixent à cinq sous le prix de la façon d'une robe de soie.

La longueur des pierres que l'on vendait pour la bâtisse, la pesanteur des sacs de blé que l'on portait au moulin, tout était réglé par les statuts.

Des sermens étaient exigés de toutes les professions. On faisait jurer les officiers de la table de mer qu'ils ne distrairaient pas les fonds communaux, et les tailleurs qu'ils ne rogneraient pas le drap (4).

Les tisserands en toile étaient tenus de faire leurs tissus en *chanvre femelle* et en fil fin, et les tisserands en coton de ne pas mêler le coton commun à celui d'outre-mer (5).

Cependant, malgré tant et de si minutieuses entraves, malgré le peu de protection des tarifs de douane, Marseille comptait dans son sein un grand nombre de fabriques ; il y en avait plusieurs de draps. On teignait la laine en kermès, en garance et en bois de brésil (6). On recevait beaucoup de kermès de la Romanie, de l'Espagne et de Narbonne (7). La Provence même en produisait assez pour en exporter.

La laine venait en partie de la Barbarie ; on en tirait aussi de la Provence, d'une excellente qualité. Il paraît que les draps de Provence étaient très-recherchés par les étrangers, et surtout par les Gênois, puisqu'on fut obligé de leur défendre d'embarquer de ces draps lorsqu'il y avait des navires marseillais en chargement (8).

(1) *Statuta civit. Massiliæ,* livre II, chap. XLI.

(2) Statut de l'an 1287.

(3) *Ibid.*

(4) *Statuts,* livre I, chap. II, et livre II, chap. XXXVIII.

(5) *Ibid.,* liv. III, ch. LXVIII.

(6) Statuts de l'an 1287. Ce nom de *brésil* est celui d'un bois de teinture et non d'une contrée de l'Amérique, qui n'était pas alors découverte.

(7) *Ibid.*

(8) *Archives de l'Hôtel-de-Ville,* citées par Ruffi.

On tissait des *bombasines* en coton du Levant et en chanvre de Bourgogne (1), et diverses espèces de serges en fil de chanvre (2). On fabriquait aussi des étoffes de soie (3). Dès le XIII[e] siècle on faisait à Marseille du papier de coton. Les registres municipaux du temps sont de ce papier (4).

CHAPITRE III.

MARSEILLE SOUS LES COMTES DE PROVENCE.

République marseillaise. — Elle se soumet aux comtes de Provence. — Ses malheurs. — Les Républiques italiennes s'enrichissent des dépouilles de son commerce. — Leur prospérité. — Jacques Cœur s'efforce de rendre à la France le commerce du Levant. — Marseille ruinée par la guerre. — René. — Encouragemens accordés par ce prince au commerce et à l'industrie. — Loi du *maximum* rendue par les états d'Aix.

L'amour de la liberté, qui a toujours caractérisé les Marseillais, leur faisait supporter impatiemment le joug étroit et mesquin des vicomtes. Ceux-ci, soit crainte de ne pouvoir maintenir leur domination, soit besoin d'argent, vendirent aux Marseillais leur indépendance. Et ces marchands, dignes fils de ceux qui, dans l'antiquité, créèrent de *grosses villes* (5), employèrent les richesses du commerce à fonder une seconde fois la république de Marseille (1214).

La ville fut régie par un podestat choisi en pays étranger, recevant de la communauté un traitement annuel de 1800 livres royales couronnées et 37 livres pour louage de maison et bois à brûler. Il était assisté d'un viguier, *vicarius*, de trois consuls ou syndics. Ceux-ci ne pouvaient être élus parmi les docteurs en

(1) Statuts de l'an 1293.

(2) Depping, tome I, page 294.

(3) Papon, *Hist. de Provence*, tome II, page 409.

(4) Toulouzan, *Ami du Bien*, mars 1826.

(5) Plutarque.

droit (1). Ils recevaient 20 livres royales couronnées, pour entretenir durant l'année de leur exercice un cheval ou palefroi. Il y avait aussi un conseil de quatre-vingt-trois membres pris dans les six quartiers de la ville et changés tous les ans.

Trop faible pour résister long-temps à l'ambition d'un voisin puissant, la république marseillaise, après d'héroïques efforts, succomba, vaincue par Charles d'Anjou, comte de Provence (1257). Ce ne fut pas sans obtenir des conditions honorables. Des *chapitres de paix* furent jurés avec solennité. Marseille conserva presque toutes ses prérogatives, notamment le droit de paix et de guerre, celui de ne payer aucun impôt ni taille sans son consentement, et celui d'envoyer dans les pays étrangers des consuls exclusivement soumis à l'autorité des magistrats municipaux (2).

Il fut convenu que tous les *originaires et citadins* de Marseille jouiraient de l'exemption et franchise de tous droits sur les marchandises entrant dans la ville pour leur compte, tant pour le passé que pour l'avenir.

Marseille, à cette époque, exportait des quantités considérables d'armes qu'elle fabriquait suivant les procédés qui avaient fait la renommée de l'Orient, et dont elle avait su pénétrer le secret. La rue des Fabres était le siége de cette industrie. On comptait à Marseille un grand nombre de savonneries, de foulons, de fabriques de draps et de bonnets. Un traité de commerce avait été conclu avec le soudan d'Égypte relativement aux marchandises de l'Inde et au natron livré aux vaisseaux de Marseille en quantité déterminée et à prix fixe (3).

Toutes les professions industrielles étaient organisées en corporations. Cent chefs de métiers (ainsi que je l'ai déjà dit dans mes lettres sur Marseille), représentaient les intérêts particuliers du commerce. Ils avaient voix délibérative au conseil; mais leur grand nombre les empêchant d'y siéger tous à-la-fois, ils y venaient alternativement au nombre de six, et leurs fonctions duraient une semaine.

Le commerce était tenu en grand honneur à Marseille. Les maisons nobles et puissantes ne dédaignaient pas d'y prendre part. La famille de Montolieu, qui tient à la plus ancienne chevalerie,

(1) *Archives de l'Hôtel-de-Ville.* Mémoire manuscrit.

(2) *Traité de* 1257, rapporté par Ruffi, page 137.

(3) *Statistique des Bouches-du-Rhône*, tome IV, page 581.

s'joint dans les actes qu'elle a passé dans le XVe siècle et au commencement du suivant la qualité de noble à celle de marchand. Dans les XIVe et XVe siècles, les de Candole qui possédaient onze nefs considérables, prenaient les qualités de *nobiles* et de *mercatores* (1). Il existe à la bibliothèque de Marseille un ouvrage imprimé en 1671, intitulé : *Discours sur le négoce des gentilshommes de la ville de Marseille et sur la qualité de nobles marchands qu'ils prenaient il y a cent ans*, adressé au roi par M. Marchetti, prêtre de Marseille.

Les Juifs et les Grecs établis à Marseille et à Arles, pendant le moyen âge, donnaient de l'activité au commerce des étoffes du Levant et des pelleteries. La cire, si nécessaire à une époque où la culture de l'olivier était peu soignée et bien moins étendue qu'aujourd'hui, fut une branche considérable de commerce que les juifs faisaient presque exclusivement. Ils en apportaient eux-mêmes d'Italie et faisaient préparer celle que produisait la Provence. Ils vendirent pour les funérailles de saint Louis, évêque de Toulouse, qui furent faites à Marseille, cent cierges du poids de dix livres chacun. Lorsqu'on leur cédait quelque immeuble, il était d'usage que le bailleur imposât une *cense* ou en cire ou en poivre, ce qui prouve, dit le P. Bougerel dans son *Mémoire sur les Juifs de Provence*, qu'ils étaient la plupart épiciers. Les juifs étaient quelquefois associés dans leur commerce à des négocians chrétiens. Jean Napolon, négociant de Marseille, dont les descendans ont occupé les premières places municipales, et Salomon de Nevers, juif et marchand *judeus et mercator*, vendirent à l'église primaticale de Lyon quatre pièces d'étoffe de soie et d'or pour le prix de cent florins d'or ; en voici la quittance réproduite dans le mémoire de M. Fauris de Saint-Vincent, déjà cité.

« Jeu Jehan Napoloun, marchand de ceste cioutad de Marseille, » et Jeu Salomon de Nivers, jusif de la cioutad de Tarascon, » asture à Marseille, avens repsus de mondit sire Claude Gaste, » chanoine de l'église de Saint-Jehan de Lyon, la somme de cent » florins pour les quatre pièces d'étoffes ouvrées et bariolées en » couleurs diverses d'or et de soie, que lui avons besouté pour la » susdite gleise. Faict à Marseille, le 14 may 1494. »

Cependant la perte de l'indépendance politique fut fatale à Mar

(1) Fauris de Saint-Vincent ; Mémoire sur l'état du commerce en Provence dans le moyen âge.

seille. Soumise à des princes qui, pour la plupart, suivant les mœurs de l'époque, ne connaissaient d'autres vertus que les qualités guerrières, d'autres succès que ceux des combats, elle fut entraînée dans des guerres ruineuses, et supporta les tristes conséquences de l'esprit belliqueux de ses nouveaux maîtres. Il fallut enlever au commerce les flottes qui faisaient sa richesse, sa gloire et sa sécurité, et les armer pour d'autres intérêts que les siens. Les sacrifices énormes que Marseille s'imposa pour aider les comtes de Provence à conquérir, défendre et reconquérir le royaume de Naples ; la perte de la bataille navale de 1284, le pillage de la ville par les Aragonais, pillage qui dura quinze jours (1), tous ces événemens consommèrent sa ruine. C'est alors que les républiques d'Italie s'emparèrent presque exclusivement du commerce du Levant, et fondèrent leur richesse sur les débris de la nôtre.

Ce moment, en effet, est celui de la plus grande prospérité des républiques italiennes. Venise était au comble de sa puissance.

Dès la fin du XIIe siècle, elle possédait une banque. Sa marine marchande employait 3,000 navires et 36,000 matelots (2), sa ma-

(1) D'après une bulle du pape Martin V, le nombre des maisons brûlées monta à quatre mille.

(2) Le doge Moncenigo a laissé, dans un discours prononcé au grand conseil en 1421, une idée de la prospérité de cette république. « Venise, dit-il, envoie tous » les ans à l'étranger un fonds de dix millions de ducats. Nous gagnons par le seul » fret deux millions et une pareille somme sur le trafic des marchandises... Nous » faisons avec la Lombardie un commerce dont on évalue la somme à 28,800,000 » ducats. Trouvez-vous que Venise ait là un assez beau jardin ? »

L'industrie florissait aussi à Venise ; un tribunal y avait été créé dès 1172, pour la police des arts et métiers. La qualité et la quantité des matières étaient sévèrement examinées. Il était défendu à tout ouvrier de s'occuper de plus d'une sorte d'ouvrage, afin de l'exécuter avec plus de soin. Aussi les produits des fabriques vénitiennes étaient parvenus à un très-haut degré de perfection dès la fin du XIVe siècle. La fabrication des tissus de coton était déjà connue à Venise vers cette époque; on y faisait les plus belles toiles de l'Italie, et on savait leur imprimer des couleurs renommées par leur éclat et leur solidité. Berthollet rapporte que ce fut à Venise que parut en 1429 le premier recueil des procédés employés dans la teinture. La chimie y était alors plus avancée qu'en aucun autre pays, et les Vénitiens étaient en possession presque exclusive du commerce des drogues. Ils préparaient et doraient les cuirs avec une supériorité reconnue sur tous les autres peuples. Leurs dentelles, connues sous le nom de *point de Venise*, étaient recherchées avec empressement. Leur quincaillerie, leurs raffineries de sucre, suffisaient à peine aux besoins de la consommation européenne, et quand l'imprimerie était encore dans l'enfance chez leurs rivaux, elle s'était élevée parmi eux au premier rang des industries (Blanqui, *Histoire de l'Écon. politiq.*, tome I).

rine militaire la faisait respecter et honorer par sa force et ses conquêtes.

Le commerce y anoblissait : il y eut une *noblesse de soie* et une *noblesse de laine* (1), suivant les professions.

Rivaux des Vénitiens, les Génois s'emparaient du commerce de la mer Noire et trafiquaient avec l'Asie jusqu'en Chine.

Un des établissemens financiers les plus célèbres du moyen âge est la banque de Saint-Charles, fondée à Gênes en 1407.

Florence, avec une population de 170,000 habitans, avait un revenu de 300,000 florins (plus de 16 millions de francs en monnaie d'aujourd'hui) ; 200 manufactures de laine employaient 30,000 ouvriers, et produisaient annuellement 80,000 pièces de drap qu'on vendait 1,200,000 florins, somme égale à 64 millions de francs ; 80 banques dirigeaient les opérations commerciales. Deux maisons prêtèrent à Édouard III, roi d'Angleterre, 315,000 marcs(2), dans un temps où le marc valait plus de 65 francs d'aujourd'hui et où la valeur de l'argent était quadruple de ce qu'elle est maintenant.

Dans ses diverses écoles on enseignait à lire à dix mille enfans ; douze cents apprenaient l'arithmétique, six cents recevaient une éducation classique. Cosme Médicis, fils d'un marchand de charbon, y fondait la plus grande fortune commerciale de l'époque. Cette ville, depuis qu'elle avait réduit Pise sous sa domination, en 1406, et acquis en 1421, par d'heureuses négociations, la propriété du port de Livourne, était devenue aussi comme Venise et Gênes, mais à un moindre degré, puissance maritime ; une magistrature exclusivement composée de marchands, sous le nom de *Prieurs des Arts*, y exerçait le pouvoir exécutif.

Jacques Cœur, fidèle à sa noble devise à *Cœurs vaillans rien impossible,* tenta de rendre à la France les bénéfices que le commerce du Levant procurait alors aux républiques italiennes. Il se rendit en Syrie en 1432 ; de retour, il fonda à Montpellier une maison de commerce colossale avec laquelle correspondaient trois cents facteurs disséminés dans les ports de l'Europe et de l'Orient, opérant tous sous son nom et pour son compte.

Il fit bâtir à Marseille et à Montpellier deux *loges,* ou lieux de réunion pour les commerçans.

Son représentant à Marseille était Jean de Village, natif de

(1) Daru, *Histoire de Venise,* tome I.

(2) Seize millions 380,000 de nos francs.

Bourges, à qui Jacques Cœur avait fait épouser sa nièce. Jean de Village fut dans la suite seigneur de Lançon en Provence, viguier de Marseille, capitaine général de la mer, conseiller et maître d'hôtel de René, roi de Sicile, et chambellan du duc de Calabre, fils de ce prince. Il fut chargé par Charles VII, en 1447, de porter au soudan d'Égypte les présens que Jacques Cœur avait demandé la permission de lui offrir. Nous lisons dans la lettre adressée à cette occasion par le soudan au roi, et conservée dans la chronique de Mathieu de Coussy, les passages suivans :

« Ton ambassadeur, homme d'honneur, gentilhomme, lequel » tu nommes Jean Villaige, est venu à la mienne porte saincte et » m'a présenté tes lettres avec le présent que tu m'as mandé, et je » l'ay receu, et ce que tu m'as escript que tu veulx de moy, je » l'ay faict; et sy ay faict une paix à tous tes marchands pour » tous mes pays et ports de la marine, ainsy que ton ambassadeur » m'a sceu demander.... et sy mande à tous les seigneurs de mes » terres, et par spécial au seigneur d'Alexandrie, qu'il fasse bonne » compaignée à tous les marchands de ta terre, et sur tous les » aultres ayant liberté en mon pays, et qu'il leur soit faict honneur » et plaisir, et quand sera venu le conseil (consul) de ton pays, il » sera à la faveur des aultres consaux bien haut.... sy te mande » par ledit ambassadeur un présent, c'est à sçavoir du baume fin » de nostre saincte vigne, un bel liépart, trois escuelles de porce- » laine de Sinan (Chine), un plat de porcelaine de Sinan, deux » grands plats ouverts de porcelaine, deux bouquets de porce- » laine, un lavoir ès-mains et un garde à manger de porcelaine » ouvré; une jatte de fin gingembre vert, une jatte de noyaulx d'a- » mandes, une jatte de poivre vert, des amandes, et cinquante » livres de nostre fin bamouguet; un quintal de sucre fin, de trois » quittes. Dieu te mène à bon sauvement, Charles, roi de France.»

La haute fortune de Jacques Cœur, qui, fils d'un orfèvre, était devenu le personnage le plus important de la cour de France après le roi, lui fit de nombreux ennemis. Il fut condamné, en 1453, à une amende de 400,000 écus (environ 4 millions d'aujourd'hui). Un des principaux griefs qu'on articula contre lui fut d'avoir *desnué et appauvri le royaume* en faisant de grands envois d'argent chez les Sarrasins, comme si en retour de cet argent il ne recevait pas des marchandises d'une valeur bien supérieure. Se figure-t-on le découragement de cet homme remarquable, s'efforçant en vain de faire comprendre à ses juges que le commerce avec l'Asie, qu'ils lui

reprochaient comme un crime, devait au contraire un jour être la source de la richesse et de la prospérité des principales puissances européennes ?

Échappé de sa prison, il se réfugia à Rome. Il y fut accueilli avec distinction par le pape Nicolas V et par son successeur Calixte III; celui-ci ayant résolu de reprendre Constantinople tombée, en 1453, au pouvoir des Turcs qui avaient retiré aux Européens les priviléges commerciaux dont ils jouissaient, arma une flotte de seize galères, dont le commandement fut donné au patriarche d'Aquilée, sous les ordres duquel fut placé Jacques Cœur en qualité de capitaine général. Cette flotte ayant abordé à l'île de Chio, Jacques Cœur y mourut en 1456, laissant le souvenir, dit un chroniqueur du temps, « d'un homme plein d'industre et hault engin, subtil » d'entendement et hault emprendre, et toutes choses comme » haultes fussent, sçachant conduire par labeur » (1).

En vain les Marseillais espérèrent étendre leurs relations dans l'Italie en y favorisant les prétentions de Charles d'Anjou : ces relations furent précaires et contestées comme le pouvoir qui les protégeait. D'ailleurs, les républiques d'Italie redoutaient trop la concurrence des Marseillais pour ne pas la repousser par tous les moyens. Déjà, en 1156, les Pisans, en se soumettant à l'empereur Frédéric, avaient stipulé pour condition expresse que les navigateurs de Provence seraient exclus des ports des Deux-Siciles (2).

Dans ces nouvelles conjonctures, les Génois et les Pisans, craignant l'extension que le commerce de Marseille prendrait en Italie, si les comtes de Provence parvenaient à y asseoir leur domination, suspendirent leurs différends et s'unirent aux ennemis de Charles d'Anjou. Celui-ci, étant chef du parti Guelphe, Gênes se déclara pour les Gibelins (3).

Ainsi furent taries pour Marseille les sources de sa richesse. L'agriculture, l'industrie et le commerce furent paralysés (4).

Les capitaux devinrent si rares, que le comte de Provence,

(1) J'ai rappelé ici la haute fortune des républiques italiennes, de Cosme Médicis et de Jacques Cœur, pour faire connaître l'importance, au moyen âge, du commerce de la Méditerranée, et par conséquent de celui de Marseille, dont les archives, détruites alors par les Aragonais, contenaient sans doute des détails non moins curieux que ceux qui précèdent sur les transactions commerciales de notre ville dans cette mer, où son pavillon brillait partout à côté de celui de ses rivales.

(2) Dipl., ann. 1162, apud. Murat, *Antiq.*

(3) *Ital. Medii Ævi*, tome IV, folio 253.

(4) Papon, *Histoire de Provence*, tome III, page 408.

Louis II, permit aux prêteurs d'exiger 10 pour 100 d'intérêts de leurs fonds (1).

En 1421, pendant que Louis III était à Naples, les Marseillais adressèrent à sa mère la reine régente Yoland d'Aragon, des remontrances dans lesquelles ils exposaient que leur ville était dépeuplée et presque détruite par les fléaux de la guerre et de la peste.

Ce prince, et surtout René, son successeur, tentèrent quelques efforts pour dédommager cette généreuse cité des malheurs qui la frappaient depuis qu'elle avait passé sous la domination de leur famille.

La plaie était profonde. Sous René, la détresse était telle qu'il fallut recourir aux étrangers pour ranimer le commerce expirant. Ce prince offrit, en 1472, un sauf-conduit pour un an *à toutes les nations chrétiennes et infidèles* qui voudraient venir commercer à Marseille. Dans le préambule, René, après avoir parlé de l'état puissant où le commerce avait autrefois élevé les Marseillais, attribue leur ruine non à leurs fautes, mais aux caprices de la fortune (2).

Dans les Etats qui furent tenus cette année, René accorda de grands encouragemens aux ouvriers en laine. Il promulgua des lois somptuaires qui obligeaient ses sujets à n'user pour leurs vêtemens que des tissus frabriqués dans le pays. Les draps étrangers, qui valaient moins de quatre florins la canne, furent prohibés. Pour favoriser le commerce de détail, il obligea les fabricans à ne vendre qu'en gros, et leurs ballots étaient marqués par le *courretier* ou courtier (3).

Il augmenta le nombre des foires et marchés, et défendit toute poursuite envers les débiteurs trois jours avant la foire et trois jours après. Les vols et autres délits commis durant la foire étaient jugés sur-le-champ par les autorités locales, et leurs jugemens s'exécutaient sans appel (4).

Rien ne fut négligé pour rendre quelque vie au commerce de Marseille. Des traités furent conclus avec les puissances babaresques pour la sûreté et la liberté de la navigation (5). Des expé-

(1) Le taux légal était celui qui est encore usité aujourd'hui dans le commerce; 3 deniers pour livre par mois, environ 6 o/o par an. *(Statuts,* liv. II, ch. XVIII.)

(2) *Histoire de René d'Anjou*, par M. de Villeneuve.

(3) *Statistique des Bouches-du-Rhône*, tome IV, page 586.

(4) *Idem*, tome IV, page 586.

(5) Ruffi, dans son histoire de Marseille, fait connaître un traité du roi René avec

ditions maritimes furent encouragées, non-seulement pour le Levant, mais encore pour le nord de l'Europe et d'autres pays lointains.

Une protection efficace fut accordée aux intérêts des négocians au dehors. On trouve la preuve de cette protection et du mépris de René pour les préjugés de son siècle, dans la lettre suivante écrite à son fils, pour lui prescrire de réclamer auprès du roi Jean d'Aragon, contre la spoliation dont un gentilhomme d'Aix, faisant le commerce, avait été victime.

« N'oubliez pas, dit-il, que je suis touché de la plus vive com-
» passion du malheur de ce gentilhomme, qui ne pourra bientôt
» plus pourvoir à ses besoins ni satisfaire à ses engagemens,
» et pensez que le roi Jean ne peut, sous aucun prétexte, être le
» détenteur des biens de l'un de mes fidèles sujets, que je regar-
» dai toujours avec des yeux de père, parce qu'il est laborieux,
» plein d'honneur et de loyauté, et que je veux que nul ne puisse
» l'inquiéter pour dettes et le traîner devant les tribunaux, parce
» qu'il serait injuste et inhumain de le contrarier pour cet objet,
» vu que sa volonté ne fut pour rien dans son malheur.

» *Angers*, 23 *décembre* 1468. »

René se plaisait aux travaux du commerce et de l'industrie; aussi habitait-il souvent Marseille. Il y fonda de nouvelles fabriques de soieries, de tanneries, de savonneries, de salaisons et de verreries.

La Provence lui doit cette dernière branche d'industrie. La première fabrique de verre fut établie par ses ordres dans le village de Goult, près d'Apt.

Il employa 100 florins à acheter des verres *moult bien variolés et bien peints,* qu'il envoya à son neveu le roi Louis XI. Il y avait à Marseille des marchands de verrerie qui en exportaient dans les provinces voisines, en Espagne et dans le Levant.

René portait un intérêt tout particulier aux patrons pêcheurs; dans tous ses actes il sont qualifiés de *dilecti nostri.* Il leur céda en toute propriété le *port de Morgiou*, à deux ou trois lieues sud de Marseille (1440). De nombreux priviléges et l'exemption des droits de *gabelles, tributs, rèves*, etc., leur furent accordés. Pour eux, il fit réparer les deux tours qui défendaient l'entrée du port (1449). Ils obtinrent le droit de pêche dans toute la Méditerranée.

le roi de Bone en Afrique (l'ancienne Hyppone), pour la sûreté de la navigation de leurs sujets respectifs.

Il s'occupa de leurs règlemens, et il confirma l'institution des prud'hommes, dont le tribunal n'a pas cessé depuis lors de tenir ses audiences tous les dimanches.

Au temps de René, l'argent était fort rare. Nous voyons porté dans les comptes de ce prince : *A un mercier qui a vendu trois Maures au roi, un écu par tête*, ou 6 fr.

Les consuls d'Apt ne donnèrent aux députés qu'ils envoyèrent à Tarascon, en 1434, et qui furent treize jours absens, que quatre florins par tête, c'est-à-dire 39 fr., ce qui ne revient qu'à 3 fr. par jour, et encore est-il dit que ce fut à cause de leurs *frais extraordinaires*. La ville d'Arles ne dépensa, pour la réception du roi, en 1473, que 39 florins 5 gros 6 deniers, c'est-à-dire 379 fr. 50 c. (1).

Le trésorier de la ville de Marseille ayant rendu ses comptes, en 1382, sa recette ne monta qu'à 5,651 florins d'or 5 gros, ce qui fait 52,437 fr. Nous croyons que c'était là tout le revenu de la ville (2).

Chose remarquable ! la quantité du numéraire, en 1348, était si peu en proportion avec la valeur des objets, que les États assemblés à Aix, au mois de septembre de la même année, établirent une véritable loi de *maximum*, dont beaucoup de personnes croient que l'invention appartient à la Convention nationale.

Il fut réglé dans ces États : Que les marchands drapiers ne pourraient avoir que trois sous pour livre de profit sur les draps achetés en France.

Les merciers, épiciers, droguistes, apothicaires, pelletiers et autres marchands d'un genre de commerce à-peu-près semblable, 2 sous par livre.

Le prix des objets suivans fut ainsi réglé :

Les souliers d'homme, faits de cuir de chèvre et proprement, 2 sous 6 deniers, ou....................	1 fr.	25 c.	
En cuir de mouton, 2 s. 3 den., ou........	1	12	1/2
Ceux de femme, 20 den., ou............	»	85	
Ceux de paysans, faits pour l'usage de la campagne, 5 s. les plus chers, ou..........	2	50	
La livre de bœuf gras, 2 den., ou.........	»	8	
Idem, maigre, 1 den., ou.......	»	4	

(1) Papon, tome III, page 391.
(2) *Ibid.*, page 408.

Un quartier d'agneau gras, 12 den., ou....	» fr.	50 c.	
Idem, maigre, 6 den., ou...	»	25	
La journée d'un ouvrier, pour tailler la vigne, depuis la Saint-Michel jusqu'à Noël, 16 den., ou	»	67	
Depuis Noël jusqu'au commenment de mars, 20 den., ou	»	85	
Les gages annuels des servantes étaient de 40 sous, ou..........................	20	»	
Les poissardes étaient obligées de donner six ou dix sardines, suivant leur grosseur, pour un denier, ce qui fait un peu moins d'un sou.			
La livre de maquereau, 3 den., cest-à-dire. .	»	12	1/2
La meilleure poularde se vendait 3 sous, ou .	1	50	
La moindre 18 den., ou	»	75	
Deux œufs, 1 den., ou	»	4	

La peine infligée aux réfractaires était de 100 sous, ou 50 fr., et à défaut de paiement, ils étaient condamnés au fouet jusqu'à effusion de sang.

Ceux qui étaient convaincus de travailler sourdement à soulever les esprits contre ces statuts, étaient condamnés à une amende de 50 livres, ou 900 fr., et à avoir la main coupée s'ils n'étaient pas en état de payer (1).

A-peu-près à la même époque (en mars 1304), Philippe IV avait promulgué une ordonnance de *maximum*, en vertu de laquelle nul ne pouvait vendre, *sous peine de confiscation de biens,* le meilleur froment, mesure de Paris, plus de *quarante sous parisis,* etc.

Cette ordonnance fut bientôt révoquée, et le même prince établit *que quiconque aurait du grain susdit pourrait le vendre au marché et le donner pour tel prix comme il en pourrait avoir.*

En remontant à des temps plus éloignés, on voit encore dans les capitulaires de Charlemagne le passage suivant, dans lequel se trouve, comme l'a dit M. Guizot, un véritable essai de *maximum.*

« Le très-pieux seigneur notre roi a décidé que nul homme
» ecclésiastique ou laïque ne pourrait, *soit en temps d'abondance,*
» *soit en temps de cherté,* vendre les vivres plus cher que le prix
» récemment fixé par boisseau, savoir, etc. »

(1) Papon, tome III, livre IX, page 432.

CHAPITRE IV.

MARSEILLE SOUS LES ROIS DE FRANCE JUSQU'A LOUIS XIV.

Gouvernement local électif. — Influence sur le commerce de Marseille de sa réunion à la France. — Guerres de religion. — Peste de 1580. — Henri IV. — Sully. — Système de ce ministre. — Douane de Valence. — Insurrection des Marseillais contre les bureaux de perception établis aux limites de leur territoire. — Chiffre des importations et des exportations sous Louis XIII. — Nombre des navires. — Plaintes contre les corsaires d'Alger et de Tunis. — Édit de 1640.

Marseille passa en 1481 sous la domination des rois de France. Ceux-ci confirmèrent ses franchises commerciales et municipales. Les statuts locaux continuèrent à être en vigueur. Parmi ces statuts, plusieurs prohibaient sévèrement toute coalition ayant pour but d'élever le prix des marchandises. Ils prononçaient contre les délinquans *la confiscation de corps et de biens*.

Le même, ajoutent-ils, *est observé des artisans et gens de métiers de qui les confréries sont abolies, à cause de leurs mutuelles intelligences en leur profession, au grand intérêt du peuple contraint à ces fins de passer par leurs mains. Les conciles les appellent conjurations ou conspirations* (1).

La ville avait alors un conseil composé de soixante-douze membres, douze de chacun des six quartiers de la ville ; ce conseil se renouvelait par tiers chaque année, de la manière suivante :

Trois jours avant la Toussaint, époque à laquelle tous les nouveaux officiers devaient entrer en charge, le conseil étant assemblé et au complet, vingt-quatre de ses membres, dits les vingt-quatre *des honneurs*, et élus l'année précédente, se réunissaient à part avec le viguier et le notaire, et élisaient au scrutin vingt-quatre nouveaux conseillers pour remplacer les vingt-quatre sortans, et encore les vingt-quatre *nouveaux des honneurs* pour les remplacer eux-mêmes, et faire les élections l'année suivante. Ils élisaient dans la même forme les premier, second et troisième consuls, lesquels demeuraient un an en charge et avaient chacun 50 florins; ensuite

(1) Livre des Statuts de Marseille, conservé dans les Archives de l'Hôtel-de-Ville, chapitre VI.

l'assesseur, les juges de Saint-Louis, de Saint-Lazare, des marchands, les trésoriers de la ville et du port, les notaires et autres officiers accoutumés. Ne pouvaient être ensemble dans le conseil, dans les fonctions de consuls, ou parmi les vingt-quatre des *honneurs*, le père et le fils, les deux frères, le beau-père et le gendre, ni les cousins-germains.

Toute personne, même le viguier, qui pratiquait *fraude ou malengin* en ces élections, était privée de tous priviléges ou prérogatives à perpétuité, réputée comme infâme et condamnée à l'amende de 25 marcs d'argent envers le roi.

Nul ne pouvait avoir deux offices dans la cité, la même année.

Le viguier, le sous-viguier et le juge du palais devaient continuer à être pris hors de la cité, comme sous l'ancien chapitre de paix.

Les consuls et assesseurs ne pouvaient être réélus que cinq ans après leur sortie de charge : ce terme n'était que de trois ans pour les soixante-douze conseillers et les autres officiers, *en considération de la paucité de gens à ce idoines et suffisans* (1).

La réunion de Marseille à la France accrut ses rapports avec le reste du royaume. Il est bon pour une place commerçante d'appartenir à une grande nation. Devenue française, elle ne tarda pas à être le siége des opérations commerciales que les Français jusqu'alors avaient traitées dans diverses villes des provinces méridionales. Montpellier qui, par le port de Lates pratiqué à l'embouchure de la rivière de Lez, n'avait cessé de faire un commerce très-actif avec le Levant, et qui même, après y avoir navigué sous le pavillon de Marseille, défendit contre elle par les armes ses priviléges en Syrie, Montpellier fut obligé de renoncer au commerce maritime ; Aigues-Mortes déchut rapidement, Narbonne aussi.

Dans les États de 1483, sous Louis XI, les fruits secs de la Provence furent exemptés de toute taxe et devinrent une branche importante de commerce.

Le XVe siècle est marqué par plusieurs événemens qui modifient profondément la situation du commerce ; la navigation, encouragée par l'usage de la boussole, prend son essor vers des parages lointains

(1) Règlement d'Aimar de Poitiers, seigneur de Saint-Vallier, grand-sénéchal de Provence, confirmé par lettres patentes du roi, du mois d'avril 1492. Ce règlement fut modifié en 1652 ; le nombre des conseillers fut porté à trois cents, nommés à vie. Chaque année on remplaçait ceux qui étaient morts. Leurs successeurs étaient élus par un nominateur et cinq approbateurs choisis dans le conseil par la voie du sort.

et inconnus. Christophe Colomb découvre un monde en 1492. Vasco de Gama double, en 1498, le cap des Tempêtes, lui donne le nom de cap de Bonne-Espérance, et ouvre une nouvelle route vers l'Inde ; la Méditerranée cesse alors d'être la reine du commerce des mers, jusqu'à ce que, grâce à la navigation à la vapeur et au perfectionnement des voies de communications, le monde retourne aux vieilles routes abandonnées.

Sous la maison de France, comme sous la maison d'Anjou, Marseille put agir en souveraine avec les puissances étrangères. Pendant le règne de Charles VIII, elle fit un traité de commerce avec la république de Gênes. Il fut convenu qu'un tribunal spécial serait établi dans chacune des deux villes pour administrer la justice aux Génois à Marseille, aux Marseillais à Gênes, selon les us et coutumes de la ville natale (1).

Sous Louis XII, elle arma contre Venise et porta un notable dommage au commerce de sa rivale. Elle établit des relations directes par mer avec les ports français de l'Océan. On célébra, en 1530, comme une entreprise neuve et hardie, l'expédition de quatre galères de Marseille à Brest (2).

L'alliance de François Ier avec Soliman assura la position des Marseillais dans le Levant.

Il existait depuis long-temps à Marseille un entrepôt de drogueries. Un édit royal de 1543 le rendit exclusif et régla tout ce qui se rapporte à ce commerce lucratif (3).

La population de la ville s'accroissait sans cesse d'un grand nombre de familles étrangères qui venaient s'y établir, *non pour courre la bague, pour danser des ballets* (dit Marchetti, dans son discours sur le *négoce des gentilshommes de Marseille*), *mais pour se faire riches par le négoce*.

Dans les actes du temps de François Ier, on voit mentionner pour la première fois en Provence des distilleries, des fabriques de pâtes, de tapis, de tissus de coton et de chapeaux, des ateliers d'orfévrerie et d'ébénisterie, des magasins de confiseurs, de pâtissiers, de liquoristes (4).

(1) *Statistique des Bouches-du-Rhône.*

(2) Legrand d'Aussy, *Mémoires sur la Marine française au commencement du* XVIe *siècle ;* dans le tome V des *Mémoires de l'Institut : Sciences morales et politiques.*

(3) *Statistique des Bouches-du-Rhône,* tome IV, page 826.

(4) *Ibid.*, page 587.

Sous Charles IX, nouvel accroissement industriel. La soie commence à être ouvrée. On fabrique des velours en Provence, mais les Provençaux sont obligés d'aller les faire marquer à Lyon, et font d'inutiles remontrances à cet égard (1).

Bientôt les troubles qui agitèrent la France vinrent déchirer Marseille. Les haines de religion prirent dans nos contrées un caractère de fanatisme et de férocité. L'assassinat, la guerre civile et toutes ses horreurs souillèrent Marseille et la Provence. Plus de paix, plus de commerce, et, pour comble de maux, une peste horrible vint, en 1580, se joindre à tant de calamités. Les habitans épouvantés sortirent en foule de la ville où il ne resta environ que trois mille âmes (2).

Les Vénitiens, et surtout les Anglais, qui commencent au XVI[e] siècle à paraître dans le Levant, profitant de nos malheurs, y supplantent les négocians marseillais et leur enlèvent cette prépondérance que François 1[er] leur avait procurée en 1535, en leur assurant de nombreux priviléges, et qu'Henri IV s'efforça de leur rendre par le traité conclu en 1604 avec la Porte-Ottomane.

Ce prince, aidé de Sully, après avoir rendu la paix à la France, s'attacha à faire fleurir l'agriculture, l'industrie et le commerce, seules sources du bonheur et de la prospérité des États. Le ministre avait à lutter contre l'avidité des courtisans qui ne cessaient d'assiéger le roi et de lui demander la permission de lever des droits sur diverses branches de commerce. Trop souvent Henri IV eut à regretter la facilité de son caractère. Ainsi, il autorisa le comte de Soissons à percevoir un droit de 15 sous sur chaque ballot de marchandise qui sortirait du royaume (3), droit qui rapportait 300,000 francs.

Sully, pour protéger l'industrie alors naissante en France, adopta le système de la prohibition des produits étrangers, mais ce système ne put pas s'étendre à Marseille qui resta port franc. Une ligne de douane fut établie autour de la ville. Les relations de Marseille avec le reste du royaume en souffrirent, et la plupart des produits de ses manufactures n'eurent plus de débouché qu'à l'extérieur. Des fabriques rivales s'élevèrent dans la Provence pour fournir à l'approvisionnement de l'intérieur.

(1) *Statistique des Bouches-du-Rhône.*

(2) Ruffi, tome I, livre VIII, chapitre II. — Aug. Fabre, tome II, page 111.

(3) *Mémoires de Sully*, livre XVI.

Cependant, si l'industrie marseillaise éprouva quelques dommages de l'établissement du système prohibitif, le commerce en profita. Les denrées coloniales importées directement des pays de production par navires étrangers étant frappées de droits élevés (1), Marseille, qui alors les achetait dans le Levant, put encore les vendre à la France.

Sully, auteur de tant de mesures utiles qui lui ont mérité la reconnaissance de la France, partageait néanmoins, sous beaucoup de rapports, les préjugés de son temps. Il entassait dans les caveaux de la Bastille des amas d'argent dont il privait ainsi la circulation, mais qu'il croyait aussi nécessaires à la sûreté de l'État que des magasins de poudre. On sait les longues querelles qu'il eut avec Henri IV au sujet des plantations de mûriers encouragées par ce prince, et qui faillirent le brouiller avec son ministre. Ennemi du luxe, il frémissait à l'idée de l'introduction des soieries en France ; il appuya par des lois somptuaires la mise en vigueur de son système qui avait pour but la réduction forcée de toutes les dépenses publiques et particulières qui devait, selon lui, amener la richesse et la prospérité par la *privation* (2). Nous venons de dire qu'il prohiba l'introduction des produits étrangers; « il est encore plus nécessaire de se passer des marchandises de » nos voisins, disait-il (3), que de leur monnaie. » Marseille souffrit beaucoup de son obstination à refuser la suppression de la douane de Vienne, plus connue depuis sous le nom de *Douane de Valence*, et qui avait pour objet avoué de rendre impossible le commerce entre la France et l'Italie. Ce funeste péage établi sur le Rhône semblait en avoir fait un fleuve infranchissable, et forçait le commerce de prendre une autre route, au grand détriment de nos intérêts. Forbonnais rapporte le discours d'un député de Lyon aux États du Dauphiné, en 1600, dans lequel les tristes conséquences de l'opiniâtreté de Sully sont signalées avec énergie. « Cette douane, disait le député, fut établie pour la réduction de » la ville de Vienne; et quoique la ville de Lyon en eût dès le » principe apprécié le danger, elle espéra qu'ayant été créée pour

(1) Il est probable que Sully reconnut plus tard l'inconvénient des droits trop élevés, car il avait l'habitude de dire : *Surcroît d'impôt, diminution de ferme.*

(2) Blanqui, *Histoire de l'Économie politique*, tome I, chap. XXV.

(3) Mémoires, tome II, page 390.

» des besoins urgens et passagers, on en verrait plutôt la fin que » l'occasion de s'en plaindre. Mais comme les choses qui paraissent au commencement douces et faciles se rendent avec le » temps âpres et intolérables, ce subside est devenu un écueil » qu'on ne rencontre point sans y faire naufrage.

» Depuis que le passage du Rhône a été décrié et que les marchands ont mieux aimé tenter tout autre hasard que de s'exposer » à toutes sortes d'injustices, la ville de Lyon a bien reconnu que, de » célèbre et florissante qu'on l'a vue, elle deviendra un désert, si la » liberté du commerce n'est rétablie. Déjà toutes les marchandises » qui du Levant venaient à Marseille et de là à Lyon, ont quitté » l'ancien passage et cherché d'autres routes plus longues, plus » pénibles, mais plus sûres. »

En effet, c'est depuis ce temps-là que le commerce de l'Italie avec l'Angleterre et la Flandre, qui se faisait en transit par la France, a pris la route de mer et ne l'a plus quittée.

Néanmoins, je le répète, Sully fut un grand ministre, digne de la reconnaissance de la postérité. Il avait trouvé la France endettée de trois cent millions de francs, qui feraient près d'un milliard aujourd'hui; il la laissa presque entièrement libérée. Il réduisit les impôts, améliora les routes, fit le canal de Briare, établit sur les rivières les coches publics, et sur les chemins des maisons de poste avec des chevaux pour les voyageurs. Douze années avaient suffi pour amener ces résultats qui préparèrent l'avènement des beaux jours du règne de Louis XIV. Son secret pour les obtenir fut le rétablissement de l'ordre dans les finances et de la sécurité dans les campagnes. L'ordre et la sécurité en favorisant le travail provoquent toujours une immense création de richesses. On vit renaître l'abondance lorsque les paysans, comme il le dit lui-même, *délivrés de tous leurs tyrans dans la finance, la noblesse et la milice*, purent ensemencer leurs champs. Il a lui-même résumé ses idées économiques dans un exposé qui lui fut demandé par Henri IV et qu'il a reproduit dans ses mémoires. « Pour voir » si mes idées se rapportaient aux siennes, dit-il, le roi voulut que » je lui donnasse une note de tout ce que je croyais capable de » renverser ou simplement ternir la gloire d'un puissant royaume. » Je la présente ici comme un abrégé des principes qui m'ont » servi de règle. Ces causes de la ruine ou de l'affaiblissement » des monarchies sont les subsides outrés; les monopoles, principalement sur le blé; le *négligement du commerce*, du trafic, du

» labourage, des arts et métiers ; le grand nombre de charges ; » les frais de ces offices, l'autorité excessive de ceux qui les » exercent ; les frais, les longueurs et l'iniquité de la justice; l'oi- » siveté, le luxe et tout ce qui y a rapport, la débauche et la cor- » ruption des mœurs; la confusion des conditions, les variations » dans la monnaie, les guerres injustes et imprudentes ; le despo- » tisme des souverains, leur attachement aveugle à certaines per- » sonnes, leur prévention en faveur de certaines conditions ou » de certaines professions; la cupidité des ministres et des gens » en faveur ; l'avilissement des gens de qualité, le mépris et l'ou- » bli des gens de lettres; la tolérance des méchantes coutumes et » l'infraction des bonnes lois, la multiplicité des édits embarras- » sans et des règlemens inutiles.»

Ces vérités ne sauraient être trop répétées.

Cependant les barrières établies, par suite de la franchise du port aux limites du territoire pour la perception des droits, étaient pour le commerce une source de vexations et d'entraves, et jetaient une grande irritation dans toutes les classes de la population. On lit ce qui suit dans un manuscrit déposé à la Bibliothèque du Roi sous ce titre : *Mémoire concernant la Provence, dressé par M. le Bret, premier président audit pays et intendant de ce département,* rédigé vers la fin du XVIIe siècle.

« *Droits forains.* Cette ville (Marseille) a été de tout temps » exempte d'impôt, son port même est encore franc, et Sa Majesté » leur a confirmé (1). Mais elle a fait établir près de quarante » bureaux aux alentours de cette ville, où sont des commis qui » perçoivent des droits sur toutes les marchandises qui en sortent, » que l'on appelle droits de foraine.

» Les Marseillais furent un jour si chagrins de l'imposition de ces » droits, qu'en l'année 1636 il sortit de ladite ville une quantité de » mutins, au matin avant le jour, et prirent leurs mesures de telle » manière qu'ils égorgèrent tous les commis qui étaient établis » dans lesdits bureaux, sans qu'il en échappât un seul. Cela ar- » riva sous le consulat du feu sieur Gérente.

» Ledit sieur Gérente eut un *veniat* à la cour, et fut assez » hardi de s'y rendre; lequel, après quelques remontrances qui » lui furent faites, fut renvoyé comme il était venu. »

Sous Louis XIII, la foire de Beaucaire, qui existait depuis long-

(1) Le copiste du manuscrit a sans doute oublié d'ajouter : *ce privilége.*

temps, devint beaucoup plus importante par l'effet de nouveaux règlemens. Jouissant d'un régime de liberté, tandis que les taxes et les entraves étaient partout ailleurs, elle offrit au commerce de Marseille un nouveau débouché vers la Catalogne et les provinces intérieures de la France. L'entrepôt des blés fut aussi définitivement fixé à Marseille, et la pêche du corail prit une très-grande activité sur les côtes de Sardaigne et d'Afrique.

Une ordonnance du roi, de 1628, prescrivit la colonisation du Canada.

Le commerce extérieur de Marseille se bornait alors au Levant, à la Barbarie et à quelques expéditions en Italie et en Espagne.

Les états conservés aux archives de la Chambre de Commerce prouvent que les exportations s'élevaient à peine à douze millions et les importations à quinze.

Environ deux cents bâtimens suffisaient à ces transactions.

Les corsaires barbaresques infestaient alors la Méditerranée et ruinaient le commerce de Marseille. Richelieu avait en 1630 réprimé par une expédition navale ceux de Maroc et de Salé ; mais il s'était contenté de négocier, avec ceux d'Alger et de Tunis, un traité dont la prompte et audacieuse violation avait excité de vives plaintes à Marseille. On en jugera par l'extrait suivant d'un écrit publié en 1632, sous ce titre : *Marseille aux pieds du roi*. L'auteur (Mascaron) met les paroles suivantes dans la bouche de Marseille elle-même.

« Il sembloit, Sire, il y a quelques années, que l'or n'estoit tiré
» que pour moy des entrailles de la terre et des extrémités du
» monde ; le soleil ne se levoit presque jamais qu'il ne me des-
» couvrît l'arrivée de quelque vaisseau qui venoit adjouster ses
» richesses à mon abondance... Je soulageois par mon affluence
» la disette des étrangers, et les provinces de ce royaume rece-
» voient par moy tout ce que l'Asie et l'Afrique produisent pour
» le plaisir et pour les nécessités de la vie ; si bien que, de cette
» grande communication, il se formoit un riche et opulent com-
» merce qui donnoit de l'estonnement et du profit à toutes les
» nations du monde ; mais à peine suis-je connoissable à ceux qui
» m'ont veue pour lors ; les grandes et fréquentes pertes ont désolé
» la face de mon négoce, en façon qu'elle rebutte ceux qu'elle avoit
» accoustumé d'attirer... Je ne fay guères moins de pertes que de
» voyages, et m'estime assez heureuse lorsqu'on ne me vole pas
» entièrement et que je puis partager mes envoys avec les corsaires.

» Mais si je vous dy, Sire, que ce n'est pas seulement de mes » biens et de mes richesses que j'ay saoulé l'avarice de ces bar- » bares et que le sang innocent de mes enfants a servi plusieurs » fois de curée à leur cruauté.

» .... Je tire aussi de grands présages pour mon soulagement » des soins et de la vigilance de ce grand cardinal (1) qui ne vou- » dra pas posséder inutilement la charge de grand chef et surin- » tendant général du commerce dont vous l'avez honoré, et qui » semble avoir quelque intérest de procurer l'abondance à un Es- » tat auquel il a procuré tant de gloire.

» Je pourrois bien, Sire, me faire suivre à force peuples et por- » ter à vos pieds, s'il en estoit besoin, cette parole mieux accom- » pagnée que je ne suis; si j'y voulois amener tous ceux qui ont » intérest, la moitié de vostre royaume viendroit avouer icy que » mes maux sont contagieux, et qu'il se ressent bien fort de la » décadence de mon négoce, que son commerce s'entretient par » une communication que mes pertes ont si fort affoiblie, qu'on » n'y reçoit plus que par nombre et en détail ce qu'on avoit » accoustumé d'y recevoir qu'en foule et en gros.

» .... Cette belle paix qu'on m'a procurée avec les corsaires » d'Alger et de Tunis, dont la plus sanglante guerre n'a jamais » égalé les désordres et les violences, et qui, sous les apparences » de ce beau nom, cache les trahisons et les crimes qui causent ma » désolation..... L'on a bien toujours creu que la foy des Africains » estoit suspecte, et que parmy eux promettre et tromper n'es- » toient que la même chose.... Ces voleurs ont si honteusement » abusé de ma confiance, qu'ils ont osé plus d'une fois me venir » embrasser et me faire des caresses toutes sanglantes de la mort » de mes enfants qu'ils venoient d'esgorger.

» .... Souffrirez-vous, Sire, que cette chétifve canaille, à la fa- » veur de deux bicoques (Alger et Tunis), mesprise impunément » vos forces et vostre nom? »

Le cardinal de Richelieu avait alors à se défendre contre la révolte armée du duc de Montmorency dont il fit trancher la tête à Toulouse; puis la guerre contre l'Espagne et l'Autriche ne lui permit pas de songer à réprimer les déprédations des corsaires barbaresques; plus tard la puissante flotte de Louis XIV les châtia sans les détruire; et l'audace de ces pirates a continué

(1) Le cardinal de Richelieu.

d'étonner et d'humilier l'Europe jusqu'au moment où la France a pris possession d'Alger pour l'honneur et l'intérêt de toute la chrétienté.

Les dernières années de Louis XIII virent décroître encore le commerce de Marseille. C'est qu'on ne peut concevoir rien de plus funeste au commerce que les lois fiscales qui signalèrent la fin de ce règne. On en jugera par l'édit de 1640, qui fut une source de vexations. En voici quelques passages :

« . . . Nous voyons à nostre grand regret nos pauvres sujets du » plat pays tellement atténués et chargés qu'ils ne le peuvent être » davantage. . . . » Vient ensuite l'énumération des obstacles qu'a rencontrés la conclusion d'un emprunt forcé de six cent mille livres de rente au denier quatorze.

« Ce qui (poursuit l'édit) nous a fait rechercher d'autres moyens... » et n'en avons point trouvé de plus justes et asseurés que de lever » et imposer, à l'imitation des empereurs romains et de nos pré- » décesseurs roys, Jean, Charles V, Charles VI, Charles VII, » Louis VIII et autres, une subvention générale d'un vingtième du » prix de toutes les marchandises et denrées qui se vendront, re- » vendront ou échangeront en nostre royaume... sans aucune » exception, soit que les marchandises et denrées soient de la » fabrique et creu de nostre dit royaume, qu'elles y soient consom- » mées ou transportées hors iceluy, ou qu'elles y soient amenées » des païs estrangers pour y estre consommées ou passées en autres » païs estrangers, et pour autant de fois qu'elles seront vendues, » revendues ou baillées en payement en gros ou en détail, en quel- » ques lieux et par quelques personnes que ce puisse estre... et » même ès-foires et marchés francs. » Les blés et autres denrées de première nécessité et de faible valeur étaient exempts de cette taxe, ainsi que plusieurs objets de luxe « dont le prix consiste plus en » l'industrie de la main qu'en l'étoffe et matière d'iceux. » Les moyens d'exécution étaient non moins odieux que l'impôt. Les agens du gouvernement devaient, pour sa perception, « se transpor- » ter en tous les magasins, boutiques, granges, selliers, maisons » de manufacteurs, de marchands, et autres lieux où se trouveront » resserrées les marchandises et denrées. » Puis adjonction aux autorités locales d'une innombrable quantité de commis pour procéder partout aux inventaires, déclarations, perceptions, etc. « Obligation » aux maires et eschevins d'establir aux entrées des villes pour, » avec les autres commis qui y seront aussi par nous establis, tenir

» registre et inventaire de toutes les denrées et marchandises » qui entreront ès-dites villes... Et ne pourront, les marchands, » propriétaires et autres possesseurs desdites denrées et mar- » chandises, sujets à ladite subvention, les exposer en vente ny » autrement en disposer, si elles n'ont esté inventoriées et esti- » mées comme dessus, ou que lesdits marchands et possesseurs » d'icelles n'en ayent au préalable fait déclaration ès-dits bu- » reaux, establis pour le payement desdits droits, à peine de » confiscation desdites marchandises et denrées pour la pre- » mière fois, de cinq cents livres d'amende pour la seconde fois » outre ladite confiscation, et pour la troisième fois de punition » corporelle... »

Voilà où en était la science financière sous Louis XIII; il n'est aucun principe qui ne soit méconnu et violé dans cet édit de 1640. C'est sans doute les yeux fixés sur de tels faits, que M. Pardessus, tout en défendant l'ancien régime, disait : *Il faut l'avouer, son esprit fiscal mérite bien une partie du mal qu'on en dit* (1).

L'année suivante, par un arrêt du conseil d'État, tenu à Reims, un droit de deux pour cent fut « levé sur toutes les marchan- » dises et denrées chargées dans les eschelles du Levant, appar- » tenantes aux subjets de Sa Majesté et autres, habitant en ce » royaume, ou négociant sous la protection et bannière de » France. »

Cela était contraire aux droits et priviléges des Marseillais.

(1) *Moniteur*. Chambre des Députés (Séance du 13 juillet 1821).

CHAPITRE V.

MARSEILLE SOUS LOUIS XIV.

Changemens dans l'administration de la ville. — État du commerce avant Colbert. — Influence de ce grand ministre sur la prospérité de Marseille. — Lettre du roi du 26 août 1664 aux *viguier, échevins et habitans de la ville.* — Opposition des habitans à l'édit de 1669, relatif à la franchise du port. — Commerce du Levant. — Principaux actes de Colbert en faveur du commerce et de l'industrie. — Essai de statistique générale. — Les successeurs de Colbert abandonnent son œuvre et la détruisent en partie. — Arrêt du conseil d'État, du 14 mai 1689. — Consulats du Levant. — Arrêt du 10 juillet 1703. — Enquête ordonnée par le roi sur les accusations portées par l'intendant de la Provence contre les échevins de Marseille. — Règlement de 1712.

J'ai dit l'état de faiblesse et de langueur où se trouvait le commerce de Marseille sous Louis XIII.

Il en fut de même pendant les premières années de son successeur ; c'est que le commerce ne peut vivre sans l'ordre et la paix, et que Marseille était à cette époque sans cesse agitée par de nouveaux troubles. On sait de quelle manière Louis XIV y mit un terme en 1660, et essaya d'en prévenir le retour par l'érection de deux citadelles. Il abolit le consulat et remit le gouvernement de la ville à un viguier qui devait être choisi par le roi, de deux en deux ans, gentilhomme de nom et d'armes, étranger à Marseille, recevant 3,000 livres par an de la communauté. On lui entretenait six hallebardiers à 200 livres de gages pour l'exécution des mandemens. Il présidait le conseil de ville. Les échevins le suppléaient en son absence. Il y avait deux échevins et un assesseur. Le premier échevin faisait les propositions dans le conseil. Les deux échevins étaient chargés de la police et avaient la direction de la chaîne du port, à l'exclusion du viguier et des commandans des citadelles.

Le premier échevin était choisi parmi les *gens de loge, tenant banque,* ou négocians ; le second, parmi les bourgeois ou marchands ; l'assesseur parmi les avocats (1).

Le conseil était composé de soixante-six personnes, y compris

(1) Plus tard les fonctions d'assesseur furent supprimées.

les six échevins et assesseurs anciens et nouveaux : les anciens assistaient leurs successeurs en qualité de syndics.

Chaque année le conseil élisait les échevins et l'assesseur, et nommait ensuite au scrutin, sur la proposition de ces magistrats, les quatre capitaines de quartier, le trésorier de la maison de ville, qui l'était aussi du port ; l'archiviste, le secrétaire, ou greffier de la ville, le greffier des tares du commerce, les deux juges du commerce, deux intendans du port, les estimateurs des *honneurs* (1), les intendans de la santé, les recteurs et trésoriers des hôpitaux, les médecins, chirurgiens, fontainiers et horlogers.

Le lendemain de l'élection de ces officiers, il était procédé en plein conseil à celle de vingt conseillers pour remplacer un pareil nombre qui devait sortir annuellement du conseil après trois ans d'exercice. Ces conseillers étaient également proposés par les échevins et assesseur, et approuvés au scrutin secret par le conseil.

Il était défendu aux échevins d'emprunter au-delà de dix mille livres pour un an, à moins de peste ou de guerre.

Aucune imposition nouvelle ne pouvait être mise sans autorisation expresse du roi.

En 1662, le nombre des échevins fut doublé.

On voit que Louis XIV donna au pouvoir central une large part dans l'administration de la cité. Cependant la liste des fonctionnaires nommés par le conseil municipal, et qui concentrait en ses mains le pouvoir judiciaire, administratif et financier, les noms mêmes du gouverneur et des principaux officiers empruntés aux institutions du moyen âge, prouvent que le roi avait voulu ménager les souvenirs et la susceptibilité de cette république marchande dont la liberté avait péri dans l'anarchie, parce qu'elle manquait de contre-poids.

Le commerce de Marseille, sous Louis XIV, ne reprit son essor que lorsque ce roi eut appelé Colbert au pouvoir : avant lui notre histoire locale présente une longue période peu florissante.

C'était le temps des monopoles ; on les appliquait à presque tous les genres de commerce : la cour qui les vendait ou les achetait était intéressée à leur maintien.

Au mois de décembre 1657, un seul individu obtint le privilége exclusif du commerce de la baleine, et pour prévenir de trop

(1) Ils étaient chargés de l'estimation des biens meubles et immeubles.

grands abus, on fixa un maximum au prix des produits de ce commerce, savoir : quatre sous la livre d'huile, et quinze sous celle de fanons.

« Les successeurs de Sully, dit M. Blanqui, avaient augmenté la plupart des taxes, et ils en avaient créé de nouvelles, accompagnées des formalités les plus vexatoires et des moyens coërcitifs les plus odieux. Jamais la perception n'avait était plus dure ; elle ressemblait beaucoup aux avanies des collecteurs orientaux, et beaucoup de négocians avaient renoncé au commerce pour s'y soustraire. D'autres avaient quitté la France; et ceux qui avaient pu résister, épuisés par le fisc, voyaient diminuer chaque jour leurs ressources avec leurs capitaux entamés. L'agriculture elle-même, tant protégée par Sully, était tombée dans un profond découragement. Beaucoup de terres demeuraient en friche, les bestiaux étaient abandonnés, et la France commençait à se couvrir de vagabonds et de mendians » (1).

Le 26 juin 1654, les six corps de marchands de la ville de Paris présentèrent une requête au roi pour se plaindre de cet état de choses. « Sire, disaient les pétitionnaires, l'expérience apprend » que les impôts excessifs n'ont jamais augmenté les revenus d'un » Estat... à vrai dire, il n'y a que le commerce et l'industrie qui » attirent l'or et l'argent par lesquels les armées subsistent.... » Si nos ouvriers tirent profit de leur industrie, ce n'est pas sans » l'aide des estrangers qui nous fournissent toutes les laines fines, » car nous n'en avons que de grossières; aussi bien que les drogues » pour les teintures, les épiceries, les sucres, les savons et les » cuirs, dont on ne peut se passer, et qui ne se trouvent point dans » le royaume. Les estrangers ne manqueront pas, pour nous rendre le change, de charger toutes ces marchandises de grosses » impositions, d'où il arrivera que nous n'en tirerons plus ou qu'ils » défendront l'entrée de nos manufactures; par ce moyen nos ouvriers demeureront sans emploi et le nombre des inutiles et des » mendiants augmentera. »

Colbert qui, sorti d'un magasin de Lyon, monta sur les marches du trône du grand roi, et donna tant d'éclat à son règne, Colbert aperçut promptement les vices du système suivi. Tout en maintenant les droits protecteurs dont les manufactures de l'intérieur pouvaient avoir encore besoin, il rétablit la liberté partout où il

(1) *Histoire de l'Économie politique*, tome I, page 413.

le put faire sans inconvénient. La liberté rendit au commerce de Marseille une partie de son antique splendeur. J'ai dit que la marine marseillaise n'occupait avant Colbert que 200 navires environ ; ce nombre fut porté en quelques années à 1,500 (1).

L'enceinte de Marseille devint insuffisante. De vastes quartiers furent créés (1666), entre autres le Cours, la Canebière, les Allées. La ville, bornée jusqu'alors à la Porte-Royale, qui était à la place Maronne, franchit ses remparts et s'étendit jusqu'à la plaine Saint-Michel, aux Allées, aux portes de Rome et de Paradis. Le génie de Puget se plut à embellir sa ville natale de magnifiques constructions.

La France entière éprouva les plus heureux effets de l'attention donnée par le roi aux choses du commerce et de l'industrie. Les déclarations des mois de mai et août 1664 établirent deux grandes compagnies pour faire le commerce des Indes-Orientales et Occidentales, et permirent à toutes personnes, de quelque qualité et condition qu'elles fussent de prendre intérêt dans lesdites compagnies, sans pour ce déroger en aucune façon *à leur naissance, noblesse, qualité et privilége.*

L'édit de septembre 1664 réduisit les droits d'entrée et de sortie sur les marchandises, et supprima les plus onéreux. La faculté de transit fut accordée à toutes les marchandises étrangères; des entrepôts furent établis dans les ports pour les produits exotiques. Une colonie partie de La Rochelle alla peupler Cayenne ; une autre prit possession du Canada, une troisième s'établit à Madagascar. Le commerce du Sénégal, d'abord livré au monopole d'une compagnie, tomba bientôt dans le domaine public. L'industrie française, objet de soins éclairés, répandit dans le monde le goût et la renommée de ses produits, et commença par des chefs-d'œuvre la carrière brillante qu'elle n'a cessé de parcourir.

Une vive impulsion fut donnée aux travaux utiles; le canal du Languedoc fut commencé ; de nouvelles voies de communications furent ouvertes, les anciennes furent perfectionnées ; rien ne fut négligé pour ranimer le commerce de la France et de Marseille en particulier.

Le 26 août 1664, le roi écrivit aux *viguier, échevins et habitans* de la ville de Marseille, la lettre suivante, pleine de vues utiles et généreuses :

(1) *Archives de la Chambre de Commerce.*

« Très chers et bien amés, ayant considéré combien il seroit » utile à ce royaume de restablir le commerce au dedans et au » dehors d'iceluy... nous avons résolu de faire tenir pour cette « fin tous les quinze jours en nostre présence un conseil particulier » de commerce, dans lequel tous les intérests des marchands et les » moyens de parvenir à ce restablissement seront examinés et ré- » solus, comme aussi tout ce qui concerne les manufactures.

» Nous vous dirons aussi que nous destinons dans les dépenses » de nostre Estat un million de livres par chacun an pour le res- » tablissement des manufactures et l'augmentation de la naviga- » tion, sans en ce comprendre d'autres sommes plus considéra- » bles que nous faisons former pour fournir les compagnies des » Indes-Orientales et Occidentales; que nous faisons aussi tra- » vailler incessamment à abolir tous les péages qui se lèvent sur » les rivières navigables.

» Qu'il a esté desjà despensé plus d'un million de livres pour » les réparations des chemins publics ausquelles nous ferons aussi » toujours travailler sans discontinuer.

» Que nous ferons assister des deniers de nostre trésor royal » tous ceux qui voudront entreprendre ou le restablissement des » anciennes manufactures, ou qui en proposeront de nouvelles.

» Que nous donnons des ordres à tous nos ambassadeurs, ou » résidens, estant près des princes nos alliez, de faire en nostre » nom toutes les instances convenables pour faire rendre justice » sur toutes les plaintes des marchands, et pour leur conserver » la liberté entière du commerce.

» Que nous ferons loger commodément à nostre cour et suite » tous et chacuns les marchands qui y auront des affaires, pendant » tout le temps qu'ils seront obligés d'y séjourner, ayans ordonné » au grand mareschal des logis de nostre maison de faire marquer » un logis propre pour cet effet, qui sera appelé la maison du » commerce.

» Que si lesdits marchands veulent desputer quelqu'un d'entre » eux à nostre cour et suite, pour avoir soin de leurs affaires, » nous le ferons loger dans ladite maison, et lui donnerons au- » dience en toutes occasions.

» Que s'ils ont peine à trouver quelqu'un qui puisse ou veuille » quitter sa famille et son commerce pour cet employ, nous com- » mettrions une personne intelligente et capable à laquelle nous » donnerons des appointemens, pour demeurer dans ladite mai-

» son, y recevoir tous les marchands qui auront des affaires à » nostre cour et suite, et pour la sollicitation d'icelles, et leur » envoyer toutes les expéditions dont ils pourront avoir besoin : » le tout sans aucun frais et dépens.

» Que tous les marchands et négocians par mer qui achepte- » ront des vaisseaux ou qui en feront bastir de neufs pour leur trafic » ou commerce, recevront de nous des gratifications pour les ayder » ausdits achapts ou à la construction desdits bastimens. Et que » tous ceux qui entreprendront des voyages de long cours, en » rapportant des certifications en la forme qui sera par nous pres- » cripte, recevront aussi de nous des gratifications pour chacun » tonneau de marchandises qu'ils porteront ou rapporteront des- » dits voyages. De toutes lesquelles choses nous avons désiré » vous donner avis par cette lettre, et vous dire que aussitost que » vous l'aurez receue, vous ayez à faire assembler tous les mar- » chands et négociants de nostre ville de Marseille, que vous leur » expliquiez bien particulièrement nos intentions sur tout ce que » dessus, afin qu'en estant informés, et du favorable traittement » que nous désirons leur faire, ils soient d'autant plus conviez à » s'appliquer au commerce. Leur faisant entendre que pour toutes » les choses qui concerneront le bien et l'advantage d'iceluy, ils » ayent à s'adresser au sieur Colbert, etc. » (1).

Peu après, ce ministre fit rendre le fameux édit de 1669, constitutif de la franchise du port de Marseille. Cet objet important nous a paru mériter un chapitre spécial ; nous y renvoyons nos lecteurs. Je me bornerai ici à rappeler, à ce sujet, un fait assez curieux ; c'est que, lorsqu'il fut question de rendre cet édit de 1669, une vive opposition se manifesta à Marseille, ainsi que le prouve la lettre suivante.

Colbert écrivait, le 30 mai 1669, à M. d'Oppède, *conseiller du roi en ses conseils, premier president en sa cour du parlement de Provence, intendant,* etc.

« J'ai été bien aise d'apprendre que nonobstant toutes les dif- » ficultés que vous avez rencontrées à Marseille, vous ayez fait » publier l'esdit pour l'affranchissement de ce port-là, et que » les habitants ayent enfin reconnu les grands avantages que cette » franchise leur pourra produire dans la suite du temps » (2).

(1) *Archives de l'Hôtel-de-Ville.*
(2) Bibliothèque du Roi. *Mss.* Colbert, page 500.

Ce fait est également consigné dans un mémoire écrit vers cette époque par le sieur Fabvre, *député de Marseille.* En voici un extrait :

« Il faut se persuader que ce commerce (du Levant) estant si » important et si précieux, sa conservation fait de grands biens, et » que sa décadence causerait de grands maux ; qu'il a besoin par » conséquent d'une puissante protection et d'estre soutenu contre » les estrangers par une bonne police et fortifié par toute l'union » possible, ce qui ne se peut que par l'exacte observation » des règlements faits et confirmés par Sa Majesté jusqu'aujour- » d'hui, qui sont un chef-d'œuvre de sa profonde sagesse aussi » bien que de sa bonté pour tous ses sujets, et encore de la con- » sidération particulière qu'elle a toujours eue pour Marseille. » Estant certain que *lorsqu'elle lui faisoit des remontrances avant* » *l'esdit du port franc pour la laisser comme elle estoit,* Sa Majesté » disoit souvent que Marseille estoit une ville si importante à son » Estat, qu'il *falloit lui faire du bien malgré elle,* et que le grand » nombre des estrangers qui y viennent de tous costés et qui ne » voyent qu'elle seule en France, emportassent une idée de sa » grandeur. »

Ce mémoire avait pour objet de combattre la demande faite par les ports français de l'Océan de participer au commerce du Levant, exclusivement réservé alors à Marseille. Le député, entre autres considérations, se prévalait des nombreux établissemens fondés par les Marseillais dans les échelles où ils envoyaient leurs enfans *pour les élever à la pratique de ce commerce ;* de la proximité des fabriques du Languedoc, de la Provence et du Dauphiné, dont les produits adaptés aux besoins du pays entraient pour deux tiers ou trois-quarts dans les cargaisons ; de la nécessité où serait le Ponent de faire ce commerce avec de l'argent comptant, tandis que Marseille envoyait tout au plus un tiers en espèces, piastres d'Espagne ou *abouquets* de Hollande, qu'elle tirait de ces pays en leur vendant ses produits.

Colbert avait, en effet, bien compris que l'intérêt du pays veut que le commerce soit concentré dans des villes considérables, au lieu d'être éparpillé dans des points sans importance. Ce n'est qu'au prix de la concentration que l'on crée les grands capitaux et les grands marchés sans lesquels il n'est pas de grand commerce.

Que de services ce grand homme a rendus à la France !

Colbert, dit M. Blanqui, n'épargnait ni sacrifices, ni encouragemens pour activer dans notre pays l'esprit manufacturier. Il faisait venir du dehors les ouvriers les plus habiles en tout genre, et il assujettissait l'industrie à une discipline sévère, pour qu'elle ne s'endormît point sur la foi des tarifs. Des amendes élevées furent infligées aux fabricans d'un article reconnu inférieur à la qualité qu'il devait avoir. Les produits des délinquans étaient attachés au poteau, pour la première fois, avec un carcan et le nom du manufacturier; en cas de récidive, le manufacturier y était attaché lui-même. Ces rigueurs draconiennes étaient tempérées par d'autres mesures plus éclairées. Ainsi, il nomma des inspecteurs des manufactures qui dirigeaient les industriels et leur apportaient la connaissance des procédés les plus nouveaux, souvent achetés ou surpris à grands frais chez les fabricans étrangers. Il recommandait aux consuls et aux ambassadeurs d'aplanir toutes les difficultés que nos négocians pourraient rencontrer à l'étranger, et de faire respecter leurs priviléges avec la dernière énergie. On ne peut lire sans admiration les dépêches qu'il expédia à M. de Béziers, ambassadeur de France à Madrid : « En cas que les sujets du roi, » disait-il, reçoivent quelques mauvais traitemens des gouverneurs » ou autres officiers du roy catholique, soit en leurs personnes, soit » en leurs vaisseaux ou marchandises, vous ferez connoître au » conseil d'Espagne que S. M. n'est pas résolue à souffrir que ses » sujets soient molestés en aucune façon, et qu'on *pourra faire* » *perdre l'habitude prise jusqu'à présent de ne leur rendre aucune* » *justice*. Je vous prie d'examiner s'il ne se pourroit rien faire » qui fust agréable aux marchands pour faciliter leur commerce » ou l'augmenter. Comme les affaires qu'ils ont en Espagne demeurent ordinairement long-temps indécises faute d'estre » sollicitées, il est nécessaire d'y establir une personne qui ait de » l'intelligence et qui puisse s'appliquer uniquement au soutien et » au soulagement des marchands. »

Dans une autre occasion, il écrivait à M. de Pomponne, ambassadeur en Hollande : « Le commerce par mer de tout le monde se » fait avec vingt mille navires environ. Dans l'ordre naturel, chaque nation en devroit avoir sa part à proportion de sa puissance, » du nombre de ses peuples et de ses côtes de mer ; les Hollandois » en ont de ce nombre quinze à seize mille, et les François peut-être cinq ou six cents au plus. Le roy emploie toutes sortes de » moyens qu'il croit estre utiles pour s'approcher un peu plus du

» nombre naturel que ses sujets en devroient avoir. » Et pour y parvenir, Colbert accorda des primes pour la navigation dans la Baltique et pour la pêche dans les mers éloignées; il supprima le droit d'aubaine à Marseille, afin d'y attirer les étrangers, et bientôt on vit des maisons opulentes du Levant s'établir dans cette ville où elles construisirent une grande quantité de navires (1).

Pour achever de faire connaître ce grand homme et l'importance qu'il attachait avec tant de raison à la marine, je citerai le passage suivant des instructions écrites de sa main pour son fils :

« 1° Le roi veut toujours avoir en mer dans ses ports et arsenaux 120 vaisseaux de guerre de 1re, 2e, 3e, 4e et 5e rangs, 30 frégates légères, 20 brûlots, 24 flûtes : en tout 194 bâtimens ;

» 2° Le roi veut toujours avoir de puissantes escadres en mer;

» 7° Le roi veut achever l'enrôlement général de tous les matelots du royaume ;

» 9° Le roi veut que toutes les mers soient nettoyées de pirates, que tous les marchands soient escortés, favorisés et protégés dans leur commerce. »

Colbert ajoute : « C'est à quoi mon fils doit s'appliquer; il faut qu'il sente aussi vivement tous les désordres qui arriveront dans le commerce, et toutes les pertes que feront les marchands, comme si elles lui étoient personnelles. »

Ces volontés du roi, Colbert les exécuta par deux grandes créations : celle des cadres de l'inscription maritime et celle de la caisse des invalides, lien naturel et bienveillant établi entre la marine marchande et la marine de l'État.

Aussi, à la mort de ce grand homme, la France était une puissance maritime formidable. Ses flottes tenaient partout la mer; ses colonies s'étendaient en Amérique, de l'embouchure du Saint-Laurent à celle du Mississipi ; le golfe du Mexique voyait plus de navires de France que de ceux d'aucune autre nation.

La législation de Colbert est un des plus beaux monumens du génie de l'homme; elle a devancé son siècle; seule, elle a survécu aux révolutions, et elle brille encore dans les principales dispositions de nos codes.

On peut le considérer comme le premier auteur de la révolution française ; en créant les richesses du travail, il a révélé à la classe

(1) *Histoire de l'Écon. politiq.*, tome I, page 420.

moyenne sa puissance et a suscité à l'aristocratie foncière une rivalité invincible.

Je voudrais pouvoir faire connaître ici toutes les belles ordonnances sur le commerce dont il est l'auteur ; leurs préambules si largement écrits, si pleins d'idées grandes, utiles et justes, idées trop méconnues encore aujourd'hui ; son édit instituant les conseils des prud'hommes, sa déclaration sur le *fait* et *négoce de la lettre de change ;* son immortelle ordonnance de mars 1673, notre premier code de commerce, et surtout l'*ordonnance de la marine de* 1681. Notre temps, si fertile en essais hasardeux, dit à ce sujet M. Blanqui, n'a rien qui puisse être comparé à la hardiesse des créations de cette époque ; on les dirait toutes fondues d'un seul jet, tant elles sont sagement coordonnées entre elles et dirigées vers un but identique.

Colbert, appréciant combien une connaissance exacte et détaillée des faits était nécessaire pour guider l'administration et améliorer la législation, avait demandé aux intendans des provinces une véritable statistique des pays placés sous leur autorité. M. le Bret, intendant de Provence, dont j'ai déjà cité le manuscrit, a fait à ce sujet un travail très-incomplet ; en voici la division telle qu'elle est indiquée dans l'introduction :

Le chapitre Ier traite de la géographie, du génie et de la religion des habitans, des assemblées générales et particulières, des communautés avec l'état de leurs affouagemens, qui est le plan et le fondement de leurs impositions.

Le chapitre II est divisé en deux sections. 1re Section : appointemens des gouverneurs et lieutenans du roi, des places fortes et *entretènement* des garnisons et mortes paies ; de l'octroi de Marseille et autres villes ; des droits forains ; de la taille réelle du domaine du roi, du taillon ; de la ferme des gabelles et de celle du tabac, et de la capitation. La 2e section traite du commerce et de quelques autres particularités d'aucunes des villes de Provence.

Le Chapitre III contient ce qui regarde le gouvernement ecclésiastique.

Chapitre IV, du gouvernement militaire (1).

Chapitre V, de la justice.

(1) Il y est dit : « Marseille s'est toujours gardée elle-même ; les consuls en étoient gouverneurs-nés, de sorte que le roi ne prenoit aucune connoissance des forteresses, des garnisons et du soin de les passer en revue. »

Voici tout au long l'article *octroy ;* il donne une idée de la manière superficielle dont cette statistique a été faite :

« Il se lève à Marseille, et même dans les autres villes de la » Provence, 1 sol sur chaque livre de viande qui se vend à la boucherie que l'on appelle octroy.

» Il se lève aussi 1 sol sur chaque charge de blé ou de farine » qui entre dans la ville.

» Sur chaque millerole de vin (qui est un cinquième de muid) » qui se débite dans la ville, de même.

» Et ces trois impositions produisent à la ville de Marseille suffisamment pour payer les dettes et frais de la communauté, » montant à la somme de 400,000 livres, sans y comprendre les » droits domaniaux et autres petits droits de ladite ville. »

On y lit ensuite :

« *Taille réelle ou domaine du roy.* La taille réelle, qui fait le » domaine du roy en ce pays, est toujours fixe et porte de revenu » environ 40,000 livres au roy.

» *Taillon.* Le taillon, qui est affecté à l'ancienne gendarmerie » de S. M., comme gendarmes et chevau-légers, porte environ » de revenu 75,000 livres.

» *La gabelle,* en Provence, est un des plus considérables revenus » de Sa Majesté. Les sels se tirent des salines de Berre, Hyères, » Lestang et Valensolles ; en 1697 elle rendait 1,760,000 livres.

» *Tabac.* La ferme des tabacs produit dans la Provence 80,000 l., » suivant l'état de 1697, savoir : tabac en poudre... 23,000 liv.

» suivant l'état de 1697, savoir : tabac en poudre...	23,000	liv.
» en corde	57,000	
	80,000	

» *Capitation.* La capitation de ladite année 1697

a produit..................................	800,679	liv.
sans comprendre la ville de Marseille, qui a produit	157,886	
ni Arles et autres terres adjacentes.........	98,979	
	1,057,544	

J'espérais trouver beaucoup de documens dans ce manuscrit à l'article *commerce;* je n'y ai vu que neuf lignes, où il est dit « que le port de Marseille est bon, que les vaisseaux et galères approchent facilement du quay qui est pavé de pierres plates, où ces vaisseaux et galères déchargent leurs marchandises directement, sans prendre une autre route. »

La mémoire de Colbert sera toujours chère à la France; c'est à Colbert, c'est aux richesses créées par le commerce et l'industrie développés par ses soins que l'on doit toutes les choses grandes et utiles qui ont illustré le règne de Louis XIV. Après la mort de ce grand homme, les finances retombent dans la confusion d'où il les avait tirées. Les dépenses qu'il s'était toujours attaché à réduire deviennent effrayantes; la révocation de l'édit de Nantes enlève à la France cinq cent mille de ses enfans les plus laborieux, et enrichit à ses dépens l'Allemagne, l'Angleterre, la Suisse et la Hollande (1).

Le commerce est de nouveau livré aux mesures les plus vexatoires. Voici entre autres un curieux monument de l'ineptie des successeurs de Colbert.

Extrait des registres du conseil d'État, du 14 mai 1689 :

« Le roy ayant, par plusieurs arrêts de son conseil, interdit » l'usage des toiles de coton peintes aux Indes, ou contrefaites » dans le royaume, comme préjudiciables aux manufactures de » soies et de laines, et, à cet effet, ordonné que les moules ser- » vant à peindre et imprimer lesdites toiles seraient rompus et » brisés, avec défense à toutes personnes de les restablir, ny pein- » dre lesdites toiles, et aux graveurs de faire aucuns moules pour » servir à ladite impression, à peine de confiscation des toiles, » moules et autres ustenciles, et de trois mille livres d'amende; » et Sa Majesté estant informée que l'on peint en plusieurs pro- » vinces du royaume avec les mêmes moules ou autres sembla- » bles, des toiles de lin et de chanvre, dont l'usage ne seroit pas » moins nuisible aux anciennes manufactures d'étoffes de soies et » de laines que l'estoit celui des toiles de coton des Indes; à quoi » estant nécessaire de pourvoir; ouy le rapport du sieur Le Pe- » letier, conseiller ordinaire au conseil royal, contrôleur général » des finances, *Sa Majesté, en son conseil*, a fait très expresses » inhibitions et défenses à tous ses sujets, de quelque condition » et qualité qu'ils soient, de faire imprimer et peindre aucunes » toiles de lin et de chanvre, ni mesme de vendre ou exposer en » vente celles qui peuvent avoir esté peintes, à peine de confis- » cation et de trois mille livres d'amende, payables par corps et

(1) Macpherson (*Annales du Commerce*, tome II, page 616) évalue à près de cent millions de francs les richesses métalliques importées en Angleterre par les réfugiés.

» sans déport, applicables un tiers au dénonciateur, le second à
» l'hôpital des lieux, et le troisième au fermier du domaine. Or-
» donne que les moules servant à ladite impression seront rompus
» et brisez, et pour cet effet, qu'il en sera fait une exacte per-
» quisition et recherche dans la ville de Paris par le sieur lieu-
» tenant-général de police, et dans les provinces, par les sieurs
» intendants et commissaires départis, ausquels Sa Majesté enjoint
» de tenir la main à l'exécution du présent, etc., etc. »

Voilà comment on protégeait une industrie qui déjà faisait la richesse de l'Angleterre, et qui plus tard, malgré tous les obstacles, devait devenir une des gloires commerciales de la France.

Sous Louis XIV, les consulats du Levant et de Barbarie subirent plusieurs modifications. J'ai fait connaître dans une note du chapitre II, l'ordonnance de 1681 qui réglait leurs attributions. Au XVIIe siècle, ils étaient depuis long-temps entre les mains de Marseillais qui en jouissaient à titre onéreux, comme propriétaires de père en fils.

« Chaque consul, dit un mémoire du temps, regardoit son
» eschelle comme sa vigne, et donnoit tous ses soins à la cultiver
» en père de famille, ce qui consistoit essentiellement à attirer
» les négociants par un accueil et un traitement favorables, leur
» faisant grace d'un quart des droits du consulat dont la liquida-
» tion se faisoit sur des tarifs modernes que l'on ne suivoit pas
» même à la rigueur, faisant grace entière de tous les droits aux
» capitaines et aux escrivains des bastiments de mer, pour les
» exciter à préférer leurs eschelles, à leur déclarer de meilleure
» foy la vérité de leurs chargemenis, et à ne pas faire de fraude
» au préjudice des droits du consulat.

» Aussi ne faisoient-ils point de visites dans lesdits bastiments,
» pour se précautionner contre les fraudes; ils s'en tenoient aux
» déclarations qui leur estoient faites; ils donnoient à manger très
» honorablement à tous les Français, honnêtes gens qui abor-
» daient à leurs eschelles, ou qui y résidoient. Ils n'avoient garde
» de traverser le commerce de ces résidents et des autres négo-
» ciants en faisant eux-mesmes un négoce qui fust préjudiciable à
» ceux-cy. Ils avoient un intérêt réel à éviter les avanies suscitées
» par les Turcs... » (1).

En 1683, M. de Seignelay, si peu digne de succéder à Colbert,

(1) Manuscrit de la Bibliothèque du Roi.

s'empara, dans un moment de pénurie et de cupidité, de tous les consulats du Levant et de Barbarie pour les mettre en *ferme*. Cette ferme rendait d'abord 20 à 22,000 livres, et fut ensuite portée à 35,000. Elle fut prise par les *intéressés à la compagnie de la Méditerranée*.

Les fermiers *sous-fermèrent* les consulats à ceux qui leur en offrirent le plus, sans s'embarrasser de leur capacité ni de leur probité. Les nouveaux consuls ne pensèrent qu'à faire fortune dans les trois ans de leur bail, et se mirent peu en peine de ruiner par leurs exactions l'échelle qui leur était confiée. « Ne songeant qu'à » leur profit particulier, dit un autre mémoire de ce temps, ils » faisoient tout le commerce directement et indirectement, ayant » l'autorité sur les eschelles et la protection du ministre en France; » portoient et rapportoient des marchandises de contrebande; » associoient les Juifs et autres estrangers pour les faire jouir des » priviléges de la nation; tiroient de l'argent des chanceliers, du » drogman, loin de leur en donner pour leur salaire, moyennant » quoi la conduite de ceux-cy n'estoit pas plus régulière, traver- » soient le commerce des nesgociants françois pour augmenter le » leur, et avoient encore très souvent l'avantage de se servir des » vaisseaux du roy pour porter leurs marchandises aux eschelles, » et principalement à Constantinople, où ils avoient un magasin » dans le palais de l'ambassadeur. »

Après la mort de M. de Seignelay, M. de Pontchartrain, contrôleur général, voulant remédier à ces abus, révoqua les consuls-fermiers. « Le commerce, dit un contemporain, fut délivré d'autant de tyranneaux » (1). On nomma d'autres consuls à appointemens fixes, et l'on prit des précautions pour que les choix tombassent sur les plus dignes. La chambre de commerce de Marseille fut chargée de la dépense des consulats, et pour y subvenir, le roi lui accorda, par arrêt du 31 juillet 1691, la faculté de lever un droit appelé de *tonnelage*, sur les marchandises apportées du Levant ou de Barbarie.

Les nouveaux droits payés par suite de ce changement égalaient à peine le quart de ceux perçus par les consuls-fermiers; le commerce fut donc soulagé des trois autres quarts et des abus oppressifs sous lesquels il avait gémi pendant huit ans.

L'exemption des droits sur les matières premières avait fait

(1) Manuscrit de la Bibliothèque du Roi.

établir à Marseille un grand nombre de manufactures qu'elle ne possède plus. En 1689, on y comptait une trentaine de fabriques de soieries, où l'on faisait des rubans, des galons, de la soie à coudre, du taffetas, des bas de soie, etc.

Le commerce maritime languissait ; le gouvernement espéra lui rendre quelque activité par l'*arrêt du conseil,* du 10 juillet 1703, ordonnant *que les habitans de la ville de Marseille et les marchands et négocians, tant sujets de Sa Majesté qu'étrangers... jouiraient dans l'étendue de la ville, port et territoire de Marseille, des exemptions, priviléges et franchises accordés en faveur du commerce et portés par l'édit du mois de mars* 1669.

Cet arrêt, mal et incomplètement exécuté, bientôt violé, ne put arrêter la décadence de Marseille, déjà bien loin de la grande situation que lui avait faite Colbert. Ses finances et même celles de la chambre de commerce étaient dans le désordre et la pénurie. L'intendant de la province avait dénoncé au roi les graves abus qui s'étaient introduits dans leur gestion. En 1710, M. de Harlay avait été nommé commissaire, d'abord secrètement, pour mieux s'informer de tout ce qui se passait, puis officiellement, pour procéder à une enquête publique.

Le rapport de M. de Harlay se termine par cette observation que, *malgré la mauvaise administration de Marseille, les affaires de la chambre de commerce sont en bien meilleur état que celles de la communauté, parce qu'on a laissé agir pour les premières avec plus de liberté qu'on n'a fait pour celles de la communauté, et qu'on n'y a pas essuyé les mêmes traverses.*

Cette conclusion, bien digne d'attention dans la bouche d'un commissaire de Louis XIV, nous fait pressentir de prime abord la principale cause des désordres et des embarras signalés à cette époque dans la municipalité de Marseille, savoir : l'intervention inopportune ou inintelligente des agens du pouvoir central dans les affaires de cette puissante cité, et la lutte intérieure qui en résulta dans l'administration et dans l'exercice des libertés locales.

Néanmoins M. de Harlay proposait de réviser tous les comptes de la ville, et demandait si ce n'était pas un de ces cas où l'on peut dire que les communautés sont toujours mineures.

Les échevins répondaient aux reproches dont ils étaient l'objet, qu'ils avaient suivi l'usage ancien rempli de simplicité et de fidélité, *comme tout ce qu'il se fait entre marchands ;* qu'ils étaient aussi bien instruits que l'intendant de ce qui était utile et néces-

saire, et aussi intéressés à faire observer une bonne économie; qu'on devait quelques égards à des hommes qui ne tiraient aucun profit ni émolument des fonctions pénibles qu'ils faisaient gratuitement pendant deux ans, et qui les détournaient de leur commerce; ils demandaient eux-mêmes un nouveau règlement d'administration publique, « pour sortir d'une incertitude également » opposée au bon ordre, dangereuse pour le bien de la ville et » pour le crédit de tous les négociants. »

On voit dans ce mémoire que la ville donnait annuellement 8,000 livres au sieur Fabre, en considération « de l'entreprise » qu'il avoit faite d'establir à Marseille des manufactures d'étoffes » semblables à celles du Levant; » mais que le paiement de cette somme avait été supprimé par les échevins, et qu'il n'en serait plus question à l'avenir.

Ils s'élevaient avec force contre la proposition faite par l'intendant de les condamner en 3,000 livres de dommages et intérêts. Ils demandaient à être entendus pour être punis s'ils l'avaient mérité et justifiés s'ils étaient innocens, « leur réputation leur » étant chère comme à tous gens d'honneur, et plus précieuse » encore (s'il est possible) par l'intérêt de leur commerce. »

Ils ajoutaient: « Si les eschevins ont emprunté 3,700,000 livres, » on justifie que toutes les sommes ont été employées en payements de taxes, de charges créées nouvellement, ou en dons » faits à S. M. pour les besoins de l'Estat, ainsi qu'il est aisé d'en » rapporter les quittances. »

L'intendant, M. le Bret, reprochait aux échevins de ne point tenir le conseil de ville tous les premiers dimanches du mois, ce qui les rendait seuls maîtres de toutes les délibérations, lesquelles étaient approuvées à la fin de l'année dans un conseil *rempli de cabale et gagné dans le cours de l'année*.

M. de Harlay, chargé par le roi d'un rapport sur cette affaire, remarquait avec raison que l'intendant aurait pu empêcher les dissipations qu'il reprochait aux échevins, puisqu'il en avait connaissance depuis plusieurs années; qu'après avoir signalé une cabale dont il connaissait tous les dangers, il n'aurait pas dû en souffrir la continuation; que les moyens qu'il proposait étaient peut-être « *en dehors de saison, puisqu'ils sont le dernier effet d'une autorité absolue à laquelle il ne faut avoir recours qu'à la dernière extrémité, principalement dans une ville jalouse d'une idée de liberté qu'il faut lui laisser en apparence, surtout*

dans les temps où l'on doit garder autant de ménagements. »

Après avoir repoussé les mesures proposées par l'intendant, M. de Harlay continue ainsi au sujet de la communauté :

» Les dettes augmentent tous les jours par la facilité qu'on a
» d'en contracter sans observer les formalités prescriptes; les re-
» venus diminuent considérablement; la recepte qui, en 1700,
» montait à 554,674 livres, a diminué en 1701 de 94,680 livres, et
» en 1702, de 187,090 livres, et on n'a pas lieu d'espérer de voir
» restablir les affaires de Marseille dans un meilleur estat.

» Les despenses augmentent pareillement bien loin de diminuer;
» on en introduit tous les jours de nouvelles, aussi bien que des
» gratifications et des présents dont la plupart paraissent très inu-
» tiles et mal employés, surtout dans un temps où les revenus ne
» suffisent pas pour payer les charges, et où il faut, pour les ac-
» quitter, establir de nouveaux imposts, très onéreux au public, sur
» les choses les plus nécessaires à la vie qu'on devroit plutost
» affranchir (s'il étoit possible) que les surcharger de la sorte.

» Ce n'est pas seulement sur cet article qu'on voit de grandes
» malversasions connues par l'intendant, et dont les eschevins ne
» disconviennent pas, au moins de quelques-unes. Il s'en fait dans
» les fermes principales de la ville; celle de la boucherie, adjugée
» à 87,000 livres, en 1669, par l'intrigue d'une cabale puissante, a
» monté dans d'autres années à 140 et jusqu'à 160,000 livres.

» On employe pour plus de 200,000 livres en achapts de bled,
» et l'on n'en voit aucun compte rendu, aucun employ. La perte
» monte pour la ville, de l'aveu de l'intendant et des eschevins, à
» plus de 100,000 livres, sans qu'on puisse ou qu'on en veuille
» dire les causes.

» On voit des sommes immenses employées en pavés, en ré-
» parations prétendues qui ne subsistent plus dans le moment
» presque qu'on dit qu'elles sont achevées ; on ne voit point de
» marchés pour la plupart, ni d'adjudication. Ce sont presque
» tous ouvrages faits à journée contre la disposition précise des
» réglements. S'il se trouve des marchés pour quelques-uns, il pa-
» roît, par des visites faites peu à près et même assez légèrement,
» que les ouvrages ne devroient pas couster la moitié des sommes
» qui y ont été employées.

» On ne voit point qu'on ait presque payé de dettes, quoi qu'il y
» ait des années où l'on eust pu en faire aisément, si on avoit voulu
» observer une économie mesme très relaschée. »

M. de Harlay disait dans un autre rapport :

« Les affaires de la ville et celles de la chambre de commerce
» sont à présent dans un très mauvais estat... Il seroit fort à souhaiter que l'administration de l'une et de l'autre eust été meilleure, d'autant que ce mauvais gouvernement fait beaucoup de
» préjudice au cresdit de Marseille et peut avoir des suites encore
» plus fascheuses.

» A l'égard des affaires de la ville, on peut dire que le désordre s'y est introduit depuis 1676. »

Le commissaire de Louis XIV signalait avec énergie les inconvéniens de cette manie réglementaire et administrative qui, sous M. de Chamillart, s'empara de tous les bureaux des ministères, et qui depuis lors n'a pas cessé de faire de progrès, au point qu'aujourd'hui la bureaucratie centrale prétend placer sous une même règle, comme sur un lit de Procuste, des cités telles que Lyon et Marseille et des communes de trois cents habitans.

« Les différens arrêts, dit M. de Harlay, qui ont été rendus depuis 1676 jusqu'à présent (1710) sur l'administration des revenus, la fixation des despenses, et le gouvernement de la ville de Marseille paroissent l'avoir esté assez légèrement avec peu de connoissance et d'examen ; ils se contredisent en plusieurs dispositions; ils destruisent sans nescessité quelques-unes de celles des anciens réglements dont l'observation paroissoit plus utile ; enfin, les expédients qu'on propose aujourd'hui, pour terminer toutes ces difficultés, seroient peut-être plus dangereux que la continuatiou du mal même. »

On lit ailleurs : « Les emprunts ont été excessifs et vont à présent (suivant ce qu'on dit) à cinq ou six millions ; du moins, en 1704, il estoit dû plus de 151,000 livres d'arrérages qui ont encore augmenté depuis ce temps.... On a peine à concevoir en aussi peu de temps une ruine telle qu'une ville qui estoit riche de 400,000 livres de revenu, soit obligée dans ces temps-cy d'imposer un nouveau droit sur la farine, afin de pouvoir payer les arrérages de ses dettes, ce qui ne suffit pas encore..... Il est plusieurs despenses que les temps présents et l'estat de la ville de Marseille doivent faire retrancher, si on ne veut la voir tomber dans un estat aussi préjudiciable à son crédit et à son commerce qu'à celui d'une grande partie du royaume qui y fait le débit ou du moins le transport de ses marchandises. »

A la suite de cette sorte d'enquête intervint l'arrêt du 15 no-

vembre 1712, qui ordonna la tenue d'une assemblée générale du conseil de ville tous les mois, pour délibérer sur les affaires de la communauté. Les délibérations relatives aux recettes et aux dépenses ne purent être exécutées qu'avec l'autorisation de l'intendant. Six syndics, nommés par le roi pour un temps indéfini, furent chargés d'examiner et viser les mandats de paiement deux fois chaque semaine, avec le droit de rejeter tout ce qui n'était pas conforme aux délibérations du conseil et aux ordonnances de l'intendant. Ils étaient conseillers-nés de la ville.

L'assemblée générale dut choisir pour chacun des quatre quartiers deux bourgeois pour avoir soin séparément, les uns des pavés, les autres des coupemens, alignemens, réparations aux maisons, aux infirmeries, aqueducs, chemins, et un inspecteur sur ces huit commissaires.

Nul ne pouvait être conseiller de ville qu'après avoir passé par ces commissions et en avoir dignement rempli les fonctions.

En 1714, on nomma deux nouveaux commissaires pour les nouvelles rues construites par suite de l'agrandissement de 1666, et formant un cinquième quartier; deux pour les maisons et domaines de la communauté, un pour les infirmeries, pris parmi les intendans de la santé en exercice; quatre pour les aqueducs et eaux, deux pour les chemins royaux, et quatre pour ceux des *bastides* (1).

Si Marseille était alors dans une situation déplorable, les habitans du reste de la France n'étaient pas plus heureux. Vauban et Boisguilbert ont décrit en termes pathétiques le triste abaissement de la puissance productive de la France en ces temps malheureux. *Il ne leur restait plus que les yeux pour pleurer*, disaient-ils de nos pères, et force nous est de croire à la réalité de leur misère confirmée par d'aussi nobles témoignages. Ce fut en cet état, dit M. Blanqui, que Louis XIV mourant laissait notre pays. Jusqu'au dernier moment, son ministère avait vécu d'expédiens misérables; on l'avait vu réduit à multiplier des charges ridicules pour tirer quelque argent des nouveaux titulaires, et tandis que l'Anglelerre et la Hollande empruntaient à trois ou à quatre pour cent, les traitans faisaient payer l'argent au roi de France dix, vingt et jusqu'à cinquante pour cent. L'énormité des

(1) Cette digression sur notre administration locale m'a paru justifiée par la nouveauté et l'intérêt des détails; je ne l'ai écrite que sur des pièces authentiques dont M. Thomassy m'a fait faire la copie au département des manuscrits de la Bibliothèque du Roi.

impôts avait épuisé les campagnes, veuves de leurs laboureurs par suite des consommations de la guerre; le commerce était devenu presque nul ; l'industrie décimée par la proscription des protestans, semblait destinée à perdre toutes les conquêtes dues au génie de Colbert (1).

CHAPITRE VI.

MARSEILLE SOUS LOUIS XV.

Encouragemens accordés par l'autorité locale à la culture du mûrier et aux fabriques de soieries.— Expédition du duc de Richelieu.— Arrêt contre les Juifs. — Situation du commerce. — Mode de paiement par compensation. — Nouveaux droits. — Abandon où le gouvernement laisse la marine. — Funestes conséquences de cet abandon. — Mouvement du port. — Modification dans l'administration. — Dépenses et revenus. — Population. — Nombre des maisons. — Roux de Corse.

Le règne de Louis XV, héritier de la misère des dernières années de Louis XIV, marqué à son début par la peste de 1720, dont le terrible souvenir est encore vivant parmi nous, signalé pendant sa durée par de malheureuses guerres et de honteux traités, jette sur notre histoire locale un sombre et triste reflet.

La cour, réduite aux expédiens pour se procurer des ressources, excitait des réclamations générales. Notre administration luttait avec énergie contre ses prétentions fiscales. Un inspecteur des manufactures créé par le ministère ne put exercer ses fonctions que de concert avec les procureurs du pays.

L'autorité locale voyant l'industrie déshéritée de la protection que lui avait accordée Colbert, cherchait à y suppléer par ses propres efforts. L'assemblée générale de la province vota des encouragemens pour la plantation des mûriers, et des primes aux fabricans de soieries. De nouveaux procédés furent introduits pour la filature de la soie.

Cependant Marseille, malgré l'abandon du gouvernement, était toujours, grâce à son admirable position, une ville puissante et active. Le travail y avait promptement guéri les larges et profondes blessures de 1720. Le duc de Richelieu, en 1755, trouva dans son

(2) *Histoire de l'Écon. politiq.*, tome II, page 65.

commerce et sa marine d'immenses ressources pour les approvisionnemens et les transports de sa brillante expédition de Mahon.

A cette époque une fabrique de savon fut établie à Aix. Marseille en demanda vainement la suppression.

Cette prétention au monopole qui aujourd'hui nous étonnerait à bon droit, n'avait alors rien de surprenant. Le privilége était partout. Un esprit étroit de rivalité dictait les mesures les plus injustes ; on en jugera par le fait suivant :

En 1758, un arrêt de *nosseigneurs de la cour de parlement du pays de Provence, fit défense aux Juifs de hanter, fréquenter et demeurer à Marseille sous les peines*, etc..., *avec injonction auxdits Juifs de vider la ville dans trois jours*.

Cet arrêt était motivé par des considérans qui auraient dû faire appeler les Juifs au lieu de les faire chasser ; en voici quelques passages :

« Attendu...que l'on trouve des Juifs dans presque tous les » lieux et villages de la province, qui y ont maison et famille, » qu'ils se sont enhardis dans les derniers temps de venir demeurer » dans les villes et principalement à Marseille, où ils ont des ma- » gasins, des marchandises, des maisons où ils logent à différents » quartiers, et où ils vendent leurs marchandises... que la place » de Marseille a même pour eux plus d'appas que les autres » villes du royaume et de la province, où la multitude de ses ha- » bitants leur assure l'impunité de tout ce qu'ils y entreprennent, » leur donne la facilité de faire des correspondances dans l'étranger » et même dans le Levant, où ils peuvent former des liaisons par » la grande quantité de Juifs qui s'y trouvent... »

La lettre suivante que j'ai trouvée dans les archives de l'Hôtel-de-Ville contribuera à donner une idée exacte de la situation du commerce de Marseille sous Louis XV.

« Vous me demandez, Monsieur, quelle est la cause de la di- » sette presque absolue d'argent et de lettres de change que Mar- » seille éprouve. Vous avez observé la progression non inter- » rompue de rareté d'argent et de lettres de change, et celle de » ce discrédit général depuis quelques années, et vous craignez » que la situation où se trouve notre ville ne soit pas l'effet de » quelque accident passager, mais une véritable maladie de lan- » gueur qui la mine et la fera périr. Vous assurez qu'elle doit » inévitablement perdre plusieurs branches de son commerce ; » que des villes du royaume et des villes étrangères et rivales peu-

» vent traiter avec un avantage soutenu de quatre pour cent ; et
» justement alarmé, vous me demandez ce que deviendra une place
» qui, en 1770, perdait un pour cent; en 1771, deux pour cent;
» en 1772, trois pour cent, et qui, en 1773, perd quatre pour
» cent sur tous les payements des affaires qu'elle fait en Europe,
» et qui semble devoir accroître ses pertes comme ses années.

» Le tribunal consulaire a cru devoir accorder aux débiteurs
» par billets, etc., un, deux et trois mois au-delà de leurs
» échéances, pour leur donner le temps de se procurer de
» l'argent. »

Dans cet écrit, il est aussi question des nombreuses faillites de négocians de Londres et de Cadix, qui avaient jeté la défiance dans le monde commercial et arrêté toutes les transactions.

Un usage qui annonce une grande rareté d'argent s'était alors établi à Marseille. La plupart des papiers de commerce circulant sur la place, et notamment les mandats tirés sur les courtiers qui s'étaient, à cette époque, constitués banquiers et payeurs privilégiés, portaient cette clause : *Payable en compensation.*

Le payeur d'un mandat ou autre papier en compensation offrait au porteur des billets ou lettres de change sur diverses places; le porteur refusait : de là une foule de difficultés et d'embarras pour le commerce.

« Ce procédé si funeste à la réputation de cette place, disait la
» chambre de commerce dans une délibération du 4 octobre 1770,
» l'a absolument discréditée. Dans l'étranger, on refuse les pa-
» piers sur Marseille, ou on ne les prend qu'à une perte de trois
» ou quatre pour cent ; on regarde nos négociants comme hors
» d'état de satisfaire à leurs engagements par des valeurs réelles.

» ..... Enfin, le discrédit de cette place dans l'étranger, le res-
» serrement des espèces, l'usure manifeste qui se commet sur la
» vente de l'argent comptant, la gêne dans les opérations du com-
» merce et de la société civile, une multitude de difficultés parmi
» les négociants, ont été les tristes effets de l'introduction dans
» les papiers de la clause : *payable en compensation*, dont l'usage
» n'aboutirait à la fin qu'à la ruine de cette place et de cette
» ville, en substituant à des valeurs réelles une valeur factice et
» imaginaire qui n'a ni assiette, ni consistance.

....

» La chambre a délibéré, sous le bon plaisir de la cour du par-
» lement :

» Qu'à l'avenir et à compter seulement du 15 mai 1771, la » clause *payable en compensation* sera et demeurera suppri- » mée, etc., etc. »

L'année 1771 fut marquée par l'établissement à Marseille d'un bureau pour la perception de nouveaux droits sur divers objets, et particulièrement sur les papiers et cartons. L'impôt était de vingt pour cent et ruina la fabrication du papier qui, avant cette époque, employait deux cents ouvriers réduits bientôt à seize.

Sous Louis XV, le dédain de la cour pour toute entreprise commerciale et maritime pétrifia l'activité extérieure de la nation. L'abandon où le gouvernement laissa la marine fut une des principales causes des hontes de ce règne. Les victoires de Fontenoy, de Rocou, de Coni et de Laufeld furent stériles, parce que nos ennemis étaient maîtres de la mer. Que peut un État sans vaisseaux, sans commerce, sans colonies? Aussi, malgré nos succès sur le continent, fûmes-nous obligés de signer le traité d'Aix-la-Chapelle (1748) et celui de Paris (1763), où l'Angleterre renouvela par deux fois l'indigne stipulation de démolir les fortifications de Dunkerque et d'en combler le port, sous l'inspection des commissaires anglais payés par la France. La même cause ne nous a-t-elle pas forcés naguère de subir les traités non moins désastreux de 1815? Si la France avait eu sous l'Empire une marine puissante, l'Angleterre n'eût jamais triomphé de Napoléon.

Le vers suivant est aussi vrai que beau :

Le trident de Neptune est le sceptre du monde!

C'est donc avec grande et haute raison que M. de Pontchartrain disait à Louis XIV, en 1700 : « Votre Majesté ne peut douter » de la force de sa marine, et la dépense ne la doit point effrayer; » la marine est si nécessaire et si essentielle, que je ne crains » point d'avancer que la mer décidera, pour le moins autant que » la terre, du succès de vos desseins. »

Plus tard, Thomas prononçait, aux applaudissemens de la France indignée de voir son gouvernement abandonner le Canada et détruire Dunkerque, ces paroles éloquentes :

« Que sont devenues ces flottes victorieuses qui dominaient » sur l'Océan? Un triste silence règne dans vos ports. Eh quoi! » n'êtes-vous plus le même peuple? et n'avez-vous plus les » mêmes ennemis à combattre?.... ignorez-vous que toutes les » guerres de l'Europe ne sont plus que des guerres de commerce :

» qu'on achète des armées et des victoires, et que le sang est à
» prix d'argent? Les vaisseaux sont aujourd'hui les appuis du
» trône. Vous avez versé tant de sang pour maintenir la balance
» de l'Europe! l'ambition a changé d'objet. Portez, portez cette
» balance sur les mers; c'est là qu'il faut établir l'équilibre du
» pouvoir. »

Ce langage, dont la vérité nous apparaît aujourd'hui avec encore plus d'énergie et d'autorité, ne fut pas écouté. On céda la Louisiane à l'Espagne comme on avait cédé le Canada à l'Angleterre; on érigea en principe que la France ne devait pas avoir de colonies, qu'il n'y avait de bonnes possessions pour nous que les possessions continentales, « et l'on fit, dit M. Saint-Marc Girardin, une théorie qui nous coûta cette belle colonie, pour masquer la lâcheté qui nous avait coûté le Canada » (1).

Le duc de Choiseul, pourtant, essaya de remédier à l'excès du mal; ses efforts rendirent quelque puissance à notre marine. Il préparait par ses négociations la cession de l'Egypte à la France, pour remplacer par les mêmes productions et par un commerce plus étendu les colonies que nous avions perdues (2).

L'importance des relations de Marseille avec divers pays peut être appréciée par le tableau suivant que j'ai trouvé dans les archives de l'Hôtel-de-Ville. Il faut remarquer que l'année dont il s'agit fut une année de guerre. Cette circonstance explique le peu de provenances d'au-delà du détroit dont cet état fait mention.

Navires entrés dans le port de Marseille pendant l'année 1760.

Venant du Levant	73
— de Barbarie	34
— de Malte	7
— de Naples et Sicile	78
— des États du Pape	9
— de la Toscane	45
— des États de Gênes	111
— du Piémont et de la Sardaigne	77
— de Minorque	62
— de l'Espagne	102
	598

(1) Article sur les œuvres de Washington publiées par M. Guizot.

(2) Thomassy, *Relations avec le Maroc.*

	Report....................	598
Venant	du Portugal....................	7
—	du Ponent....................	1
—	de la Hollande	28
—	de la Suède....................	5
—	du Danemarck................	3
—	de la course..................	2
—	prises anglaises................	10
—	du petit cabotage..............	852
		1506

Sur ce nombre, 1034 navires étaient français.

En 1766, l'administration de Marseille fut modifiée et composée d'un maire, quatre échevins et un assesseur : leur exercice était de trois ans. Les conseillers de ville furent réduits à 36 et renouvelés par tiers chaque année : sur les douze élus, trois devaient être nobles, un avocat, trois négocians ou commerçans en gros non nobles, trois bourgeois et deux marchands tenant boutique.

Les médecins pouvaient être compris au nombre des bourgeois, mais ils ne pouvaient être nommés échevins.

Nul ne pouvait être élu maire, échevin, ni assesseur, s'il n'était ou n'avait été conseiller de ville. Le maire devait posséder 30,000 livres en bien fonds dans la ville ou le terroir, ou rentes sur la communauté; les échevins 20,000; l'assesseur 10,000.

Lorsque le conseil n'était pas en nombre suffisant, chacun des défaillans était condamné à dix livres d'amende.

Aucune imposition ne pouvait être mise par le conseil sur les marchandises à l'entrée ou à la sortie du port, même pour payer des dettes, sans permission expresse du roi.

On ne pouvait faire aucun emprunt qu'en vertu d'un arrêt du conseil d'État.

Toutes les fermes étaient mises aux enchères trois mois avant la fin du bail; l'adjudication était faite devant l'intendant et approuvée par le conseil.

Les magistrats et les nouveaux conseillers étaient élus par le conseil, sur la proposition de six membres choisis par la voie du sort. Quand le conseil rejetait les noms proposés, on tirait au sort d'autres *nominateurs*. Les conseillers étaient présentés en nombre triple et tirés au sort.

L'élection des maire, échevins et assesseur devait être approuvée par le roi.

En 1768, les recettes de la ville de Marseille s'élevaient à 1,535,973 livres, et les dépenses à 1,452,892 livres.

Les principales branches de revenu étaient :

La ferme de la farine, pour	425,000 fr.
Id. du pestre ou paître	10,000
Droits de piquet sur la farine	340,000
Rève et gabelle du vin	25,000
Ferme de la boucherie	40,000
Augmentation de deux liards par livre sur la viande de boucherie	47,333
Droits sur les veaux et agneaux de lait	40,000
Droits sur les charrettes	20,546
Emprunts, en exécution de l'arrêt du conseil d'État du 21 janvier 1766	100,536

En 1778, la population de Marseille, d'après un travail de Raymond, inséré dans les mémoires de l'ancienne société de médecine, était de 90,056 habitans de tout âge et de tout sexe.

Le nombre des maisons de la ville était de.... 7,478.

Celui des maisons de campagne.............. 4,187.

Depuis lors ce nombre s'est considérablement accru, surtout dans la ville ; le progrès commence même à cette époque. Les plus belles constructions, les plus vastes hôtels des nouveaux quartiers datent du règne de Louis XV, et attestent l'opulence des négocians à l'habitation desquels ils furent destinés. Marseille, en effet, garde le souvenir de plusieurs grandes existences commerciales qu'elle vit briller au XVIIIe siècle. Entre plusieurs noms populaires encore dans notre ville, je citerai celui de Georges Roux, surnommé de *Corse,* à cause d'une fable répandue sur son compte. Ses relations s'étendaient aux contrées les plus lointaines; sa fortune s'éleva jusqu'à trente millions ; il la consacra à de grandes et belles entreprises. On lit dans les lettres patentes qui lui conférèrent le titre de chevalier de l'ordre de St-Michel, en 1742, « qu'il a soutenu utilement et pendant long-temps le commerce » de l'île de la Martinique, où il a d'abord fait passer des milliers » d'hommes et de femmes, en sorte que cette île a pu former di- » verses autres sortes d'establissements dans les îles voisines; qu'il » a fait subsister pendant vingt ans cette colonie, en lui procurant

» son entretien et facilitant son commerce; lequel, peu considérable en 1725, a triplé depuis par la quantité immense d'espèces » d'Espagne qu'il y a fait passer avec ses vaisseaux; qu'enfin » par ses soins et par son crédit, cette colonie est devenue la » plus riche, la plus florissante et la plus peuplée de l'Amérique, et » en état de donner des lois par elle-même à toutes les îles anglaises et hollandaises, en cas de guerre avec la France ; qu'il a » d'ailleurs aidé au débit de plus de cinquante millions de denrées » et manufactures du royaume, où il a fait entrer en échange » beaucoup d'or et d'argent; qu'en plusieurs occasions il a soulagé les peuples de Provence par la quantité de bled qu'il y a » fait entrer sans aucun bénéfice pour lui. »

Par lettres patentes du mois de février 1750, sa terre et seigneurie de Brue fut érigée en marquisat. « Non-seulement, y est-il dit, en considération de ses précédens services, mais encore » parce que par la grande quantité de vaisseaux et autres bâtiments de mer qu'il a eus continuellement, il a procuré l'entretien » à des milliers de matelots et autres gens de mer, et en a formé » une quantité immense de tout état, qui ont depuis servi l'État » utilement; que, dans une très-grande rareté d'espèces, l'intendant de la ville de Toulon ayant des payements urgens et considérables à faire pour le service du roi, ledit Georges de Roux » fournit gratuitement et sans intérêt toutes les sommes nécessaires...... Au commencement de la dernière guerre contre les » Anglais, il fit monter toutes les batteries de la rade de Marseille, » arma tous les habitants et se mit à leur tête pour empêcher la » descente que l'amiral Mathews, commandant l'escadre anglaise » composée de 42 vaisseaux de guerre, méditait de faire dans la » rade, ce qui l'empêcha de l'exécuter... »

En 1756, les Anglais lui ayant pris, avant la déclaration de guerre (suivant leur usage), huit de ses vaisseaux richement chargés, valant au-delà de six millions de livres, il résolut de *tirer raison de ces insultes et pirateries* (1). Il arma lui-même contre cette nation plusieurs vaisseaux avant que les escadres françaises pussent sortir des ports de Toulon et de Brest. Ces armemens lui coûtèrent des sommes énormes; son banquier, M. Verdilhon, fut obligé de réunir dans l'espace de quelques jours huit millions pour les tenir à sa disposition. A mesure qu'un bâtiment capturé en-

(1) Déclaration déposée au greffe de l'amirauté de Marseille.

trait dans le port, il se hâtait de l'armer en course : il eut ainsi jusqu'à dix-sept vaisseaux en mer, luttant contre les forces navales du roi d'Angleterre, car ses capitaines avaient ordre d'attaquer les frégates et les vaisseaux de guerre anglais, et pour cela il leur faisait l'abandon, ainsi qu'aux autres officiers, de tous les avantages que les édits accordaient aux armateurs. On se souvient encore à Marseille du manifeste qu'il publia pour exposer ses griefs, et surtout du début : *Georges de Roux contre Georges III, roi d'Angleterre*, etc.

Georges III ayant envoyé une escadre dans la Méditerranée, triompha de son hardi rival, qui, non content de ses premiers succès, voulut continuer à tenir en mer tous ses navires. Ils tombèrent successivement au pouvoir des Anglais.

Cette perte énorme n'abattit pas notre négociant marseillais. En 1764, nous le voyons, par suite d'un traité passé avec l'intendant de la marine à Toulon, armer et équiper à ses frais trois de ses vaisseaux, à l'effet de transporter et nourrir 2,077 Allemands, de tout âge et de tout sexe, qui avaient demandé au roi leur transport dans les colonies françaises.

Il fut à cette occasion nommé conseiller d'état.

La terre de Brue, près de Saint-Maximin, garde encore des restes de la grandeur et de la hardiesse des conceptions de Georges de Roux ; il y bâtit à ses frais un village complet avec toutes sortes de manufactures ; une population de 3,000 habitans fut bientôt agglomérée dans ce lieu jusqu'alors désert et inculte. Il y émit, pour la facilité des transactions, une monnaie de cuir échangeable à volonté contre de l'argent.

Comme tant d'hommes remarquables, Georges de Roux compromit sa fortune par trop d'ambition ; il ne sut point s'arrêter. La fin de sa carrière fut dépouillée de l'éclat que donne l'opulence, mais elle conserva celui qui jaillit de l'estime d'une grande ville et que Roux méritait par son dévoûment désintéressé à sa patrie adoptive. J'en trouve la preuve dans l'extrait suivant d'une lettre écrite, le 4 août 1769, par la chambre de commerce de Marseille à M. le duc de Praslin, ministre de la marine. Cet extrait achèvera de faire connaître cet homme extraordinaire digne d'une plus grande célébrité, qui, fils d'un officier de la marine royale, devint par son activité un des plus riches négocians de son époque, chevalier de l'ordre de Saint-Michel, marquis de Brue, conseiller d'état, seigneur du Pavillon et autres places, et fut élu deux fois premier

échevin de Marseille, grande et haute existence que l'on peut comparer à celle de Jacques Cœur, et qui fournira quelques pages brillantes à celui qui écrira l'histoire complète de notre commerce.

« Marseille, disait la chambre de commerce, se glorifiera toujours d'avoir été le théâtre des exploits de M. le marquis de Roux dans le commerce. Il les a poussés aussi loin qu'on puisse l'attendre du zèle patriotique d'aucun négociant. C'est dans cette ville que la réputation qu'il a si bien méritée dans toute l'Europe s'est formée, où la fécondité de son génie et l'étendue de ses idées se sont développées, où la valeur de ses projets a éclaté. Ses expéditions, dans l'espace de quarante-cinq ans, ont donné l'âme et le mouvement dans Marseille, surtout lorsque la guerre qui fermait les portes du royaume suspendait presque toutes les opérations et semblait ne laisser de liberté qu'à ses seules entreprises; ouvriers en tous genres qu'il a fait subsister, constructions, armemens, denrées dont il a procuré la consommation, il serait difficile, Monseigneur, de récapituler et d'apprécier les biens qu'il a faits en cette ville. Si M. le marquis de Roux avait trouvé dans le commerce le juste salaire de son travail, il avait eu souvent le bonheur d'employer efficacement ses richesses et les ressources de son esprit pour l'avantage de l'État.... On l'a vu toujours entreprenant, toujours zélé, toujours fidèle à son prince, aplanir les difficultés, vaincre tous les obstacles pour servir le roi et l'État. Un homme aussi rare dans son espèce, un citoyen aussi recommandable ne pouvait être que dans la plus haute considération.... Mais tout a ses bornes dans ce monde, et la fortune inconstante et perfide ne réserve souvent que des rigueurs aux personnes qu'elle a le plus favorisées de ses bienfaits; s'il est possible que M. de Roux en face l'expérience, il nous découvre bien avantageusement la beauté de son âme par sa patience et sa tranquillité. Toujours dirigé par des principes d'honneur et de justice, il s'exécute, il se dépouille de tout pour satisfaire exactement et entièrement ses créanciers...... Pourrions-nous dans une circonstance si intéressante refuser de lui donner des marques de notre reconnaissance et de notre attachement? »

Georges de Roux mourut le 13 mars 1792, dans son château de Brue. Sa fille unique, Marie-Désirée *Marseille* de Roux, avait

1) La terre de Brue fut confisquée après la mort d[illegible]

[illegible] — mais [illegible] de Rour [illegible]

[illegible]

épousé en 1764 le baron de Glandevès, dont le fils était, sous la Restauration, pair de France, gouverneur du château des Tuileries, etc.

CHAPITRE VII.

MARSEILLE DE 1780 à 1792.

Comparaison entre le commerce de Marseille de 1783 à 1792 et de 1826 à 1830. — Nature des opérations commerciales avant la révolution. — Assurances.— État de l'industrie. — Discours de M. Meynier à l'Assemblée Constituante. — Énumération des divers impôts. — Finances municipales.— Corporations industrielles. — Navires entrés en 1781. — Marchandises importées par ces navires. — Tableau du mouvement du port en 1792. — Tableau des importations et exportations de 1783 à 1792. — Navigation lointaine. — Marine et commerce de la France à cette époque.

La position commerciale de Marseille était alors inférieure à celle qu'elle occupe aujourd'hui.

On verra, par les documens officiels que j'exposerai ci-après, que, de 1783 à 1792, la valeur moyenne de nos exportations fut annuellement de 60,080,000 livres, et celle de nos importations de 78,280,000 livres.

De 1826 à 1830 (d'après les calculs que j'ai établis sur les chiffres qui servent de base à l'administration des douanes, pour dresser le tableau général du commerce de la France), la valeur moyenne annuelle des exportations constatées à Marseille pour l'étranger et pour les colonies françaises a été de 95,328,437 fr., et celle des importations de 136,965,330 fr.

Ces faits suffisent pour apprécier la bonne foi ou les lumières de ceux qui ne cessent d'exalter le passé aux dépens du présent, et qui nous représentent les années qui précédèrent la révolution comme l'âge d'or du commerce de Marseille.

Néanmoins, il faut reconnaître que Marseille était alors en voie de progrès et de prospérité ; un signe évident de richesse éclate dans la rapidité et le luxe avec lesquels furent construits de nouveaux quartiers sur l'emplacement de l'ancien arsenal, et dans le haut prix auquel les terrains furent vendus.

Les chargemens opérés à cette époque à Marseille, et destinés pour les ports du midi de l'Europe, étaient ordinairement composés ainsi qu'il suit :

Des produits des manufactures françaises, pour deux cinquièmes; de nos productions territoriales, pour un cinquième; de nos denrées coloniales, pour un cinquième, et pour le dernier cinquième, des marchandises étrangères venant du nord de l'Europe.

Les bâtimens destinés pour le Nord se procuraient à Marseille les quatre cinquièmes de leurs chargemens en productions territoriales ou de fabriques françaises, et l'autre cinquième en marchandises étrangères venues du Midi et du Levant.

Les ports voisins de Marseille participaient à son activité. Les chantiers de La Ciotat travaillaient pour le compte de négocians marseillais. Les ports d'Agde, de Martigues, de La Ciotat, de Saint-Tropez, de Cannes, d'Antibes, expédiaient des navires pour aller dans le Levant faire la *caravane*, c'est-à-dire le cabotage d'une échelle à l'autre. Au bout de deux années, ils faisaient leur retour direct dans le port d'où ils étaient partis, après avoir fait quarantaine à Malte ou dans les ports d'Italie.

La masse totale des opérations commerciales de Marseille, au moment de la révolution, le produit de ses fabriques et de ses manufactures, le résultat de ses échanges, pouvaient s'élever chaque année à la somme de 300 millions (1).

Sa population, d'après un discours prononcé à la Chambre des Députés, le 3 décembre 1814, par M. le chevalier de Girard, était de 140,000 habitans (2).

Son port recevait la moitié des poivres de la compagnie hollandaise, ainsi que beaucoup d'épiceries qu'elle distribuait non-seulement dans les provinces méridionales de la France, mais encore en Piémont, en Italie, en Espagne, dans le Levant et dans la Barbarie (3).

On faisait annuellement à Marseille 150 millions d'assurances pour tous les voyages et sous tous les pavillons. L'assurance s'établissait par contrat qui donnait hypothèque sur les biens de l'assureur. Chaque négociant accrédité était assureur s'il voulait l'être (4).

(1) *Mémoire de la Chambre de Commerce*, n° 1. — Dans cette somme, ainsi qu'on l'a vu plus haut, les importations et exportations ne doivent figurer que pour 140 millions environ.

(2) Necker, en calculant d'après le nombre des naissances, ne l'évaluait qu'à 90,000 âmes. (*Administration des finances*, tome 1, page 215. *Paris*, 1785.)

(3) *Mémoire de la Chambre de Commerce.*

(4) Augustin Fabre, *Hist. de Marseille*, tome II, page 406.

Les primes coûtaient, en temps de paix, pour aller au Levant, 1 à 1 1/2 pour %, même prix pour le retour; pour aller dans les colonies d'Amérique, 1 1/2 pour %, pour le retour, 2 pour %; pour aller aux Indes et en revenir, 4 pour %.

L'industrie était assez active. On comptait à Marseille 65 fabriques de savon, qui renfermaient 280 chaudières et occupaient 1000 ouvriers pendant neuf mois de l'année; 60 fabriques de chapeaux, dont la principale consommation se faisait en Espagne et dans les colonies espagnoles : cette fabrication occupait toute l'année environ 800 ouvriers et 400 femmes; 14 raffineries de sucre, 10 fabriques de faïence, 1 de porcelaine, 12 fabriques d'indiennes peintes, 20 fabriques de bas de soie, 12 à voiles, 1 manufacture d'étoffes en or et en argent, 1 de tabac haché, 2 fabriques de tapisseries, 20 de liqueurs, 35 d'amidon, 11 verreries, 20 tanneries, 3 fabriques de maroquin en couleur, 1 papeterie, 2 fabriques d'eau-de-vie, 6 de chandelles, 2 de corail ouvré, 4 de gants, 7 de bougies, 8 de bonnets de laine, 1 de vitriol, 4 de soufre en canon, 3 teintureries de coton filé rouge, 4 fabriques de plomb à giboyer, diverses teintureries pour les draps et étoffes, et plusieurs fabriques de souliers pour l'Amérique.

Voici ce que disait à l'Assemblée Constituante, sur le commerce de Marseille, M. Meynier, rapporteur du comité d'agriculture et de commerce :

« Marseille est, vous le savez, Messieurs, le siége du commerce » du Levant. Nos envois en Turquie consistent, pour la plus » grande partie, en denrées territoriales et en marchandises ma- » nufacturées dans le royaume; nos retours se font au contraire, » presque en totalité, en matières premières, dont nous employons » la majeure partie dans nos fabriques, et nous envoyons le superflu » à l'étranger... Si nous passons aux autres commerces que fait » Marseille, nous voyons que tous y sont en action. Les habitans » des quatre parties du monde y viennent trafiquer; le pavillon de » toutes les nations flotte dans son port, et elle est le grenier de » toutes nos provinces méridionales et de toute la Méditerranée. » Indépendamment du commerce maritime, Marseille a des ma- » nufactures importantes; elle a enlevé à Gênes la fabrication du » savon, qui est un objet de 19 à 20 millions; elle a ôté à Li- » vourne la mise en œuvre du corail; les peaux qu'on y met en » couleur et les maroquins qu'on y fabrique sont supérieurs à » ceux de Barbarie; elle est parvenue à établir dans son sein des

» teintures et des manufactures de bonnet et d'étoffes qui ne se » fabriquaient que dans le Levant, et elle a vendu aux Orientaux » eux-mêmes les produits d'une industrie dont elle a su les dé- » pouiller.

» Toutes les années elle met en mer 1,500 bâtimens. Sa naviga- » tion est la base des classes de la Méditerranée ; elle occupe plus » de 80,000 ouvriers, et ses échanges s'élèvent annuellement à » la somme de 300 millions.

» Il est sensible que cette masse de commerce n'a pu se former, » ne peut se soutenir et s'accroître que par une action et une » réaction continuelle, à laquelle la liberté dont Marseille jouit » pour toutes ses exportations et pour la majeure partie de ses » importations a dû beaucoup contribuer. »

Cette liberté était loin cependant d'être complète ; outre les bureaux établis aux limites du territoire, voici ceux qui existaient dans le sein de la ville :

Le bureau des gabelles. Tout sel qui ne sortait pas des greniers de l'adjudicataire était prohibé à Marseille, sous peine de confiscation et d'amende.

Le bureau des chairs et poissons salés dépendait du précédent. Il percevait les droits sur les chairs et poissons salés. Les sels qui avaient servi à saler les poissons étaient submergés ainsi que la saumure (1).

Le bureau de poids et casse. Soixante-quinze peseurs publics étaient établis à ce bureau pour le pesage des marchandises vendues sur la place, et percevaient un droit au profit de la ville.

Ce bureau livrait les acquits-à-caution, recevait les manifestes des capitaines et faisait visiter les colis à leur débarquement. Il percevait les droits sur les marchandises étrangères envoyées directement de Marseille aux colonies françaises, et plombait celles qui étaient expédiées en transit.

Le bureau des fermes du domaine d'Occident avait spécialement dans ses attributions le commerce des Colonies et de l'Inde. Il percevait un droit de 3 1/2 pour % sur les marchandises de retour qu'on ne pouvait débarquer qu'avec permis et vérification (2).

Le bureau des tabacs exerçait sur le commerce de ce produit la même surveillance que celui des gabelles sur le sel.

(1) *Statistique des Bouches-du-Rhône,* tome IV, page 840.
(2) *Ibid.*

Le bureau des draps était chargé de vérifier toutes les pièces de drap que le commerce de Marseille expédiait en Levant.

Le bureau de l'inscription des papiers destinés pour le Levant.

Les papiers envoyés dans le Levant, sans avoir été vérifiés et marqués par ce bureau, étaient renvoyés en France par le consul aux frais et risques de l'expéditeur. Il en était de même pour les draps.

Le bureau de 20 pour °/₀ et le *droit du consulat* au profit de la chambre de commerce;

Le bureau de la régie des cartes;

Le bureau de la marque des cuirs;

Le bureau de la garantie pour les ouvrages d'or et d'argent;

Le bureau du contrôle des actes et du papier marqué;

Tous ces bureaux percevaient des droits plus ou moins élevés.

Enfin, le *bureau des droits de la ville* avait le monopole de la vente des viandes nécessaires à la consommation de Marseille, percevait un droit de mouture des blés, connu sous le nom de *piquet*, et un droit d'entrée sur les vins (1). Les recettes de ce bureau servaient à acquitter l'abonnement fait avec le roi pour remplacer la taille, la capitation, le premier, le second et le troisième vingtièmes payés dans le reste du royaume; l'excédant était appliqué aux dépenses municipales.

En 1788, ces dépenses s'élevaient à 3,398,067 livres; les recettes à 3,399,731 livres.

Des subventions étaient prélevées sur ces fonds en faveur de l'instruction publique. Je vois figurer dans les dépenses annuelles 8,000 fr. pour les Pères de l'Oratoire, 1,400 fr. pour un professeur d'hydrographie, 2,400 fr. à l'Académie des Belles-Lettres, 4,000 fr. à celle des Beaux-Arts.

L'enseignement des enfans des classes pauvres était entre les mains des Frères des Écoles chrétiennes, mais ceux-ci ne recevaient aucun secours de la commune. Dans le conseil municipal, tenu le 6 mars 1727, ils furent admis à Marseille au nombre des communautés religieuses, mais à condition que leur réception ne pourrait

(1) Marseille, dit Necker, est un port franc, mais la ville est assujettie à de fort droits de consommation. (*Administration des finances de la France*, tome 1, page 215. *Paris*, 1785.)

engager la commune à *aucuns frais ni dépense quelconque tant pour lors que pour l'avenir* (1).

Les finances municipales étaient alors dans un état peu prospère. Dans un conseil des trois ordres de Marseille, tenu le 26 mars 1789, il fut délibéré de faire un emprunt de 600,000 livres.

Dans cette assemblée, le prix du pain blanc fut taxé à 36 deniers la livre; le *méjan* ou moyen, à 32 deniers; le bis ou brun, à 26; le pain de luxe supprimé. La viande de mouton et agneau de champ à 7 sous la livre, celle de bœuf et brebis à 5 sous 6 deniers. La consommation annuelle était de 150,000 moutons, agneaux et brebis, et de 4,000 bœufs ou vaches.

A cette époque, les statuts qui au moyen âge avaient organisé toutes les professions en corporations, subsistaient encore, mais modifiés par les besoins du temps et les leçons de l'expérience : on en comptait 71 à Marseille ; presque toutes avaient des règlemens spéciaux ; chacune avait à sa tête des prieurs ou syndics pour le maintien des règles et le jugement des différends. Cette juridiction entre confrères simplifiait les opérations du tribunal de commerce, composé seulement alors de trois juges.

Nul ne pouvait être reçu dans la communauté, c'est-à-dire devenir maître, qu'il n'eût fait son apprentissage ou compagnonage pendant le temps et dans la forme prescrits par les statuts. On n'était admis dans les corps d'arts et métiers qu'après avoir fait un *chef-d'œuvre bon et suffisant*, et payé une certaine quotité.

Ceux qui s'immisçaient dans une profession sans avoir reçu la maîtrise, étaient traduits devant les lieutenans-généraux de police et condamnés à des amendes considérables.

Tous les ouvriers des manufactures et des arts et métiers étaient tenus, à leur arrivée à Marseille, de se faire inscrire au greffe de la police.

Des précautions étaient prises pour la bonne exécution des travaux. Je lis dans le règlement des maîtres calfats de Marseille, qu'ils devaient élire chaque année deux nouveaux prud'hommes, lesquels, avec les deux plus anciens, avaient soin des affaires de la confrérie et visitaient journellement le travail des ouvriers calfateurs, sans qu'il leur fût permis de vaquer à aucun travail particulier, à l'effet de quoi il leur était accordé, à titre de dédommagement

(1) *Archives de l'Hôtel-de-Ville.*

20 sous par jour sur chaque atelier, dont ils délivraient à l'armateur un certificat de visite.

Lorsque les propriétaires, capitaines ou patrons de navires employaient des ouvriers calfats, ils ne pouvaient les renvoyer avant la *perfection de l'ouvrage*, si ce n'est aux cas de malfaçon ou d'inconduite pour lesquels ils étaient tenus de s'adresser au lieutenant-général de l'amirauté, après avoir pris l'avis des prud'hommes, sur un simple mémoire, sommairement et sans frais.

Les heures de travail et de repos, les prix des journées étaient réglés par les statuts.

Un maître ne pouvait employer aucun ouvrier sans un congé par écrit des maîtres chez lesquels il avait travaillé.

Nul ne pouvait établir sa boutique à côté de celle d'un confrère.

Les veuves des maîtres pouvaient continuer la profession de leurs maris.

Des précautions étaient prises contre la vente des produits de mauvaise qualité. L'article 32 des statuts des chapeliers de Marseille, portait: « Ne pourront, non plus les marchands forains, vendre » dans la ville et son terroir les mauvais chapeaux marqués du » mot *rebut*, à peine de 30 livres d'amende, tant contre le ven- » deur que contre l'acheteur, si c'est un maître qui les achète. »

L'article 35 défendait à tout maître et membre de la communauté « de porter et faire porter par la ville et par le terroir des » chapeaux de quelque espèce qu'ils fussent pour vendre, non » plus que dans les hôtelleries et maisons particulières. »

Le colportage était interdit par les dispositions suivantes : « Il » sera également défendu à tous les colporteurs et *courre-* » *tières* de porter par la ville et par le terroir, ni dans les hôtel- » leries et chambres garnies, des chapeaux de quelque qualité » qu'ils soient, à peine d'amende et de confiscation ; à l'effet de » quoi il sera permis aux *jurés-gardes* de saisir lesdits chapeaux » ainsi portés par la ville et son terroir, et d'en dresser leur » procès-verbal pour en poursuivre la confiscation et la condam- » nation de l'amende contre les contrevenans. » (1)

Un apprenti, un ouvrier ou compagnon condamné pour crime, vol ou délit considérable, perdait par ce fait tout droit à la maîtrise, et le maître chez lequel il travaillait était tenu de le congédier, avec défense aux syndics de l'*admettre au chef-d'œuvre*.

(1) *Archives de l'Hôtel-de-Ville.*

Les fils et gendres des maîtres étaient dispensés de la plupart des conditions imposées aux autres pour obtenir la maîtrise.

Nul ne pouvait mettre en œuvre ni employer dans sa fabrication des matières défectueuses à peine de confiscation et d'amende, et même d'interdiction de maîtrise en cas de double récidive.

Pour éviter la mauvaise fabrication des chapeaux, il était défendu aux maîtres et aux compagnons de fabriquer plus de deux chapeaux par jour.

Nul maître ne pouvait travailler ni exposer ses produits en vente les jours de dimanche et autres fêtes à peine de 50 livres d'amende, appliquée au profit de la confrérie pour les deux tiers et un tiers au dénonciateur (1).

La plupart des corps avaient un fonds destiné à secourir les pauvres malades et les indigens de *leur art*, ou les *passans* qui n'avaient pu trouver de l'ouvrage.

Lorsque des matières premières arrivaient à Marseille, et que la vente en était opérée, chaque maître avait le droit de s'en faire attribuer, par l'acheteur, et aux mêmes conditions que lui, la portion dont il avait besoin : les syndics en faisaient le partage.

Les inconvéniens et les avantages de ces corporations ont donné et donnent encore aujourd'hui lieu à de nombreuses discussions. On ne verra pas sans intérêt de quelle manière un économiste aussi distingué que M. Blanqui apprécie cette institution.

Après avoir énuméré les abus qui s'étaient glissés dans les corporations, et qui en faisaient un instrument d'oppression sous lequel gémissaient les travailleurs, M. Blanqui ajoute :

« Cependant, au travers de leurs nombreuses vicissitudes, les
» corporations organisées par saint Louis dans une pensée d'ordre,
» de discipline et de probité, ont produit des résultats très-dignes
» de l'attention des économistes et des hommes d'État. Elles ont
» accoutumé les travailleurs à la patience, à l'exactitude et à la
» persévérance ; elles ont fait renaître la sécurité dans le com-
» merce et donné une impulsion immense à cet élément im-
» portant de la richesse publique. Dès que les consommateurs
» ont été certains de n'être plus trompés sur la qualité et sur
» la quantité des produits, ils en ont fait des demandes plus
» considérables et procuré par là des moyens de subsistance plus
» étendus aux classes laborieuses. Il y avait bien aussi quelques

(1) Art. XL des Statuts des chapeliers. *Marseille*, 1758.

» avantages dans cette hiérarchie sévère qui faisait du *maître* en » industrie, comme le chef de famille de ses ouvriers, avec des » pouvoirs presque aussi étendus que ceux du père sur ses enfans. » La limite fixée au nombre des métiers maintenait la concur- » rence dans des bornes sans doute un peu étroites, et par » conséquent entachées de monopole; mais elle s'opposait à ces » entreprises inconsidérées qui trop souvent donnent aux luttes » industrielles de notre temps le caractère d'une guerre à mort, » où le vaincu fait faillite sans que le vainqueur fasse fortune. » En retardant le mariage des ouvriers sans capital et sans état, » la règle des corporations pouvait passer pour un bienfait à une » époque où la paternité ne semblait que le don de créer des » malheureux. Mais qui absoudra cette féodalité de l'atelier de » tous les fléaux qu'elle traînait à sa suite? » (1)

En 1781, il entra 1,555 navires dans notre port, savoir : de l'Allemagne et du nord de l'Europe 20, d'Angleterre 4, de Hollande 5, d'Espagne, Mayorque et Minorque 179, du Portugal 6, du Levant et de la Barbarie 220, des côtes d'Italie, Malte, Sardaigne, etc., 762, d'Amérique 37, des divers ports de France 322.

Voici le tableau des importations effectuées par ces navires.

On peut y voir les changemens survenus depuis cette époque dans le mouvement des principales marchandises, ainsi que dans leur provenance. La comparaison des quantités de chaque article importées alors et aujourd'hui en dit plus que de longues dissertations sur l'histoire et la situation de notre commerce. De presque toutes les lignes de ce tableau jaillissent des observations intéressantes pour ceux qui s'occupent de la statistique ancienne et actuelle de notre ville. Il en surgit aussi des aperçus lumineux sur le commerce des autres nations. Voilà le Portugal qui fournissait alors encore bien des articles aux ports de la Méditerranée. Qu'est devenu le commerce de ce peuple héritier de Venise, précurseur de la Hollande et de l'Angleterre? Combien d'articles nous arrivaient d'Italie que nous y envoyons aujourd'hui! quelle activité, en tout temps, dans nos relations avec cette contrée!

(1) *Histoire de l'Économie politique*, tome 1, page 274.

TABLEAU de la quantité de Marchandises arrivée au port de Marseille depuis le 1er octobre 1780 jusqu'au 30 septembre 1781, sur les 1,555 navires qui y sont entrés chargés dans cet espace de temps ; le tout extrait des manifestes de la portée des navires.

DÉNOMINATION des MARCHANDISES.	TOTAUX des quantités arrivées d'ailleurs que des ports de France sur 1233 navires	DÉVELOPPEMENT DE LA COLONNE PRÉCÉDENTE. QUANTITÉS VENUES d'Allemagne, d'Angleterre et de Hollande par 29 navires	d'Espagne, Mayorque et Minorque, par 179 navires	du Portugal, par 6 navires.	des côtes d'Italie, Malte, Sardaigne, etc. par 762 nav.	du Levant et de Barbarie, par 220 navir.	de l'Amériq., par 37 navires.	QUANTITÉS arrivées de divers points de France, par 322 navires.
Produits et dépouilles d'anim.								
Bœuf salé....	806 bques.	—	—	806	—	—	—	—
	731 barils.	75	—	—	656	—	—	—
Langues fumées........	5 bques.	—	—	5	—	—	—	—
	4 ballots	—	—	—	—	4	—	—
Porc salé. ..	» bques.	—	—	—	—	—	—	9
	37 barils.	—	—	37	—	—	—	13
	» balles.	—	—	—	—	—	—	5
	15 caisses	—	—	—	15	—	—	7
Viande salée.	69 barils.	—	—	—	69	—	—	—
	» caisses	—	—	—	—	—	—	3
Cuisses d'oie..	» id...	—	—	—	—	—	—	7
Peaux d'agneau, de chamois, de mouton, etc. .	1044 balles.	—	—	—	1044	—	—	14
	13 ballots	—	—	—	4	9	—	—
	» caisses	—	—	—	—	—	—	1
	13 couffes	—	13	—	—	—	—	—
	19210 peaux.	—	—	—	17293	1917	—	—
Cuirs de bœuf, buffle, cheval, vache, etc.	242 balles.	—	—	—	242	—	—	—
	122119 cuirs.	—	6648	8819	90190	9684	6878	—
Cabassieux ou peaux de tête de bœuf.	5882 caisses	—	—	—	—	5882	—	—
Peaux de lièvre et de lapin.	261 balles.	—	—	—	—	261	—	41
	13 ballots	—	—	—	—	13	—	—
	2 sacs..	—	2	—	—	—	—	—
Pelleteries....	1 bque..	—	—	—	—	—	1	—
	292 balles.	—	2	—	—	—	290	—
	1 ballot.	1	—	—	—	—	—	—
Queues de marte..	1 paquet	—	—	—	—	1	—	—
Queues de zetdava.	2000 queues	—	—	—	—	2000	—	—
Agnelins, laine surge, pelade, lavée.	17991 balles	—	1653	—	3680	12658	—	133
Laine de vigogne..	8 sacs...	—	8	—	—	—	—	—
Crins........	83 balles.	—	—	—	16	67	—	—
	69 sacs...	—	—	—	69	—	—	—
Laine de chevron..	682 balles.	—	—	—	—	682	—	—
Crin de cochon	1 id...	—	—	—	1	—	—	—
Poil de chèvre.	18 bques.	—	—	—	18	—	—	—
	35 balles.	—	—	—	10	25	—	—
	2 caisses	—	—	—	2	—	—	—
	102 couffes	—	102	—	—	—	—	—
Plumes d'autruche.	2 caisses	—	—	—	—	2	—	—
Plumes à écrire	» tonn..	—	—	—	—	—	—	1
	» balles.	—	—	—	—	—	—	3

DÉNOMINATION des MARCHANDISES.	TOTAUX d'ailleurs que des ports de France.	DÉVELOPPEMENT DE LA COLONNE PRÉCÉDENTE. QUANTITÉS VENUES d'Allemagne, d'Angleterre et de Hollande.	d'Espagne, etc.	du Portugal.	d'Italie, etc.	du Levant, etc.	d'Amérique.	France.
Plume à matelas..	» balles.	—	—	—	—	—	—	13
Plumes......	» id...	—	—	—	—	—	—	6
	1 caisse.	1	—	—	—	—	—	—
Plumes d'autruche, de poule et autres.	22 balles.	—	—	—	22	—	—	—
	22 ballots	—	—	—	22	—	—	—
Cocons, moresque et chiffons de soie.	744 balles.	—	—	14	638	92	—	—
	1 ballot.	—	—	—	1	—	—	—
Soie crue, blanche, etc..	1021 balles.	—	—	—	352	669	—	—
	244 ballots	—	—	—	—	244	—	—
	88 caisses	—	14	67	7	—	—	—
	7 caissons	—	—	—	7	—	—	—
Filoselle filée.	5 ballots	—	—	—	5	—	—	—
Cire.........	1722 balles.	—	—	—	—	1722	—	—
	4 ballots	—	—	—	4	—	—	—
	94 barils.	—	—	—	—	94	—	—
Graisse blanche.....	137 sacs...	—	—	—	137	—	—	—
	1 caisse.	—	—	—	1	—	—	—
	36 sacs...	—	—	—	36	—	—	—
Suif.........	3239 bques.	—	—	—	3171	68	—	—
	10 sacs...	—	—	—	10	—	—	—
	83 caisses	—	—	—	83	—	—	—
Colle de poisson.	2 bques	2	—	—	—	—	—	—
	34 caisses	—	33	1	—	—	—	—
Colle forte...	7 bques.	—	—	—	7	—	—	—
Colle, colle de Hol.	46 id...	27	—	—	19	—	—	—
Fromages....	46 id...	46	—	—	—	—	—	—
	117 barils.	—	—	—	117	—	—	—
	1226 caisses	246	—	—	980	—	—	30
	108 couffes	108	—	—	—	—	—	—
	34220 formes	33410	440	—	370	—	—	—
	740320 kilogr.	—	—	—	278000	462320	—	—
Beurre salé..	1225 barils.	10	749	—	466	—	—	—
Miel.........	1 id...	—	1	—	—	—	—	145
	6000 kilogr.	—	—	—	6000	—	—	—
Pêches.								
Caviar, Harengs, morue verte et salée, langues de morue, sardines, saumons, stockfich, etc..	36 bques.	35	—	—	1	—	—	50
	5331 barils.	4890	—	—	1261	—	—	177
	260 paquets	260	—	—	—	—	—	—
	58 caisses	—	—	—	58	—	—	—
	1769 balles.	—	—	—	1769	—	—	—
Anchois......	701560 kilogr.	501560	—	200000	—	—	—	—
	14351 barils.	—	14351	—	—	—	—	—
Thon mariné.	389 id...	—	—	—	389	—	—	—
	17 jarres.	—	—	—	17	—	—	—
Huile de baleine, morue et poisson.	644 bques.	522	3	100	19	—	—	—
	392 barils.	310	—	80	—	2	—	—
Blanc de baleine.	1 caisse.	—	—	—	1	—	—	—
Baleine, fanons de baleine.......	53 bques.	3	—	50	—	—	—	—

DÉNOMINATION des MARCHANDISES.	TOTAUX d'ailleurs que des ports de France.	DÉVELOPPEMENT DE LA COLONNE PRÉCÉDENTE. QUANTITÉS VENUES d'Allemagne, d'Angleterre et de Hollande.	d'Espagne, etc.	du Portugal.	d'Italie, etc.	du Levant, etc.	d'Amérique.	France.
Peaux de chagrin	5 balles.	—	5	—	—	—	—	—
	1 ballot.	—	—	—	—	1	—	—
Corail... ...	6 caisses	—	—	—	6	—	—	—
Substances propres à la Médecine et à la Parfumer.								
Cantharides..	14 caisses	—	—	—	14	—	—	—
Musc	1 id. .	—	—	1	—	—	—	—
Cornes de cerf	1 ballot.	—	—	—	1	—	—	—
	474 cornes	—	—	—	—	474	—	—
Éponges	574 balles.	—	—	—	1	573	—	—
Matières dures à tailler								
Dents d'éléphant; ivoire.	12 bques.	—	—	11	1	—	—	—
	5 balles.	—	—	—	5	—	—	—
	231 dents..	—	—	—	186	45	—	—
	880 kilogr.	—	—	—	—	880	—	—
Caret, écailles de tortue.	8 barils.	—	—	—	—	—	8	—
	1 sac....	—	—	—	—	—	1	—
Nacre	13 caisses	4	—	—	9	—	—	—
	3 ballots	—	—	—	—	3	—	—
Cornes de mout. et buffle.	3 caisses	—	—	—	—	3	—	—
	2360 cornes	—	2000	—	360	—	—	—
Râpure et rognure de corne.	320 balles.	—	—	—	320	—	—	—
	60 couffes	—	—	—	—	60	—	2
	2 sacs. .	—	2	—	—	—	—	—
Farineux alimentaires.								
Blé..........	6463625 kilogr	700000	—	—	5369625	400000	—	14582875
Farine.......	79 barils	—	—	—	79	—	—	—
	23 corbeil	—	—	—	23	—	—	—
Seigle.......	700 charg.	—	—	—	700	—	—	2933
Maïs.........	2230 id. .	—	—	—	2230	—	—	26790
Avoine.......	6090 id. .	—	6090	—	—	—	—	1251
Orge........	3 bques.	3	—	—	—	—	—	—
	1823 charg.	—	—	—	—	1823	—	—
Riz..........	4070240 id..	—	—	—	610040	3460200	—	—
Fèves, féverolles, haricots, pois, pois-chiches, etc.........	48489 tonn..	—	—	—	48489	—	—	—
	201 barils.	1	—	—	200	—	—	—
	» balles	—	—	—	—	—	—	480
	196 sacs..	—	—	—	196	—	—	—
	8857 charg.	1112	—	—	7393	352	—	3853
	19960 kilogr.	—	—	—	19960	—	—	—
Châtaignes ..	4000 id...	—	—	—	4000	—	—	—
Gruau.......	» futaill.	—	—	—	—	—	—	12
Alpiste, escajolle et millet.	108 sacs...	—	—	—	108	—	—	—
	1 baril..	—	—	—	1	—	—	—
	264 charg.	—	—	—	—	264	—	—
	46480 kilogr.	—	—	—	46480	—	—	—

DÉNOMINATION des MARCHANDISES.	TOTAUX d'ailleurs que des ports de France.	DÉVELOPPEMENT DE LA COLONNE PRÉCÉDENTE. QUANTITÉS VENUES d'Allemagne, d'Angleterre et de Hollande.	d'Espagne, etc.	du Portugal.	d'Italie, etc.	du Levant, etc.	d'Amérique.	France.
Macaroni et pâtes........	417 caisses	—	—	—	417	—	—	—
	80 balles.	—	—	—	80	—	—	—
	204 sacs...	—	—	—	204	—	—	—
	1034 corb..	—	—	—	1034	—	—	—
	20760 kilogr.	—	—	—	20760	—	—	—
Salep........	9 balles.	—	9	—	—	—	—	—
Fruits.								
Dattes en grappes.	1440 kilogr.	—	—	—	—	1440	—	—
Pistaches.....	1 bque..	—	—	—	1	—	—	—
	46 caisses	—	—	—	46	—	—	—
	28 balles.	—	—	—	28	—	—	—
Dattes, figues et raisins secs.	22 bques.	—	—	—	—	22	—	—
	420 futaill.	—	—	—	—	420	—	—
	248 barils.	—	—	—	248	—	—	—
	1 caisse.	—	—	—	1	—	—	—
	1230 bustes.	—	—	—	—	1230	—	—
	1400 cabas..	—	1400	—	—	—	—	—
	61 sacs...	—	—	—	—	61	—	—
	558120 kilogr.	—	—	—	558120	—	—	—
Câpres.......	51 bques.	—	46	—	5	—	—	18
Amandes.....	» id...	—	—	—	—	—	—	2
	6 balles.	—	—	—	6	—	—	11
	164 sacs ..	—	164	—	—	—	—	—
Noisettes	600 charg.	—	—	—	600	—	—	—
Graine de lin.	5 id..	—	—	—	5	—	—	—
Anis et anis vert.	1 caisse.	—	—	1	—	—	—	—
	32 balles.	—	6	26	—	—	—	—
Graine de jardin..	26 barils.	—	—	—	—	26	—	—
— de garance.	8 id...	—	—	—	—	8	—	—
— de soude. .	6 bques.	—	6	—	—	—	—	—
Denrées coloniales.								
Sucre, sucre brut et terré.	430 futaill.	—	430	—	—	—	—	2157
	106 tierç..	—	—	—	—	—	106	—
	575 quarts.	—	—	—	—	—	575	—
	23 caisses	—	—	23	—	—	—	—
	5769 bques.	—	—	—	—	—	5769	—
Mélasse......	» id...	—	—	—	—	—	—	111
Confiture et sirop.........	5 id. .	—	—	—	5	—	—	—
	15 barils.	—	—	—	—	—	15	1
	41 caisses	—	—	—	39	—	2	—
	130 bques.	—	1	—	16	—	113	—
Cacao.......	194 bouc..	194	—	—	—	—	—	—
	» futaill.	—	—	—	—	—	—	197
	1 baril..	—	—	—	1	—	—	—
	2787 sacs...	—	13	326	798	—	1650	—

DÉNOMINATION des MARCHANDISES.	TOTAUX d'ailleurs que des ports de France.	DÉVELOPPEMENT DE LA COLONNE PRÉCÉDENTE. QUANTITÉS VENUES d'Allemagne, d'Angleterre et de Hollande.	d'Espagne, etc.	du Portugal.	d'Italie, etc.	du Levant, etc.	d'Amérique.	France.
Café	627 futaill.	—	627	—	—	—	—	1586
	1897 bouc..	—	—	—	—	—	1897	—
	916 tierç..	—	—	—	—	—	916	—
	1907 quarts.	—	—	—	—	—	1907	—
	6676 sacs...	—	845	—	—	—	5831	—
	77 balles.	—	—	—	—	77	—	—
Cannelle et cann. giroflée	1 bque..	1	—	—	—	—	—	—
	10 caisses	—	—	2	8	—	—	—
	2 balles.	—	—	—	2	—	—	—
Gingembre...	30 futaill.	—	30	—	—	—	—	21
	805 barils.	—	—	—	—	—	805	—
	265 sacs...	—	—	—	—	—	265	—
Girofle......	2 bques.	—	—	—	2	—	—	—
	5 futaill.	5	—	—	—	—	—	1
	9 barils.	—	—	—	9	—	—	—
Noix muscad.	5 bques.	4	—	—	1	—	—	—
	1 sac....	—	—	—	1	—	—	—
Piment, poivre noir, poivre, poivre giroflé.	39 bques.	4	—	—	35	—	—	—
	36 futaill.	36	—	—	—	—	—	—
	6 bouc..	6	—	—	—	—	—	—
	» barils.	—	—	—	—	—	—	5
	» couffes	—	—	—	—	—	—	1
	673 balles.	106	32	224	311	—	—	—
	1 ballot.	—	—	—	1	—	—	—
Thé.........	8 caissons	8	—	—	—	—	—	—
	48 caisses	—	—	—	48	—	—	—
	3 ballots	—	—	—	3	—	—	—
Vanille......	6 caisses	—	4	—	2	—	—	1
Tabac.......	81 bques.	—	71	—	10	—	—	—
	323 tonn..	—	—	—	323	—	—	—
	19 bouc..	—	—	—	—	—	19	—
	» caisses	—	—	—	—	—	—	21
	43 paniers	—	—	—	43	—	—	—
	2 balles.	—	—	—	2	—	—	—
	24000 kilogr.	—	24000	—	—	—	—	—
Sucs végétaux								
Gommes du pays..	» bques.	—	—	—	—	—	—	1
Gomme, gomme adragante, arabique et thurique.	29 id...	—	—	—	29	—	—	—
	106 balles.	—	—	—	—	106	—	—
	91 caisses	—	—	—	—	91	—	—
	206 balles.	—	—	—	—	206	—	—
	14 couffes	—	—	—	14	—	—	—
	82 sacs..	—	—	—	82	—	—	—
	80 kilogr.	—	—	—	80	—	—	—
Brai et goudr.	1390 barils.	850	—	—	540	—	—	—
Térébenthine.	8 bques.	—	—	—	8	—	—	5
Scamonnée...	8 bustes	—	—	—	—	8	—	—
	8 caisses	—	—	—	—	8	—	—

DÉNOMINATION des MARCHANDISES.	TOTAUX d'ailleurs que des ports de France.	DÉVELOPPEMENT DE LA COLONNE PRÉCÉDENTE. QUANTITÉS VENUES d'Allemagne, d'Angleterre et de Hollande.	d'Espagne, etc.	du Portugal.	d'Italie, etc.	du Levant, etc.	d'Amérique.	France.
Copal, mastic, séraphique et tacamaque....	63 caisses	—	1	—	—	62	—	—
	12 bques.	—	—	12	—	—	—	—
	9 balles.	—	—	—	—	9	—	—
	240 kilogr.	—	—	—	240	—	—	—
Storax.......	15 bques.	—	—	—	15	—	—	—
	13 barils.	—	—	—	—	13	—	—
Copahu......	1 id...	—	—	—	1	—	—	—
Baumes......	2 caisses	—	2	—	—	—	—	—
	2 barils.	—	—	—	2	—	—	—
Opium.......	26 caisses	—	—	—	—	26	—	—
Camphre.....	1 id...	—	1	—	—	—	—	—
Manne.......	1260 id...	—	15	—	1245	—	—	17
Suc, pâte de réglis	643 id...	—	—	—	643	—	—	—
Glu.........	1 id...	—	—	—	—	1	—	—
Jus de citron, aigre de limon.	535 bques.	—	—	—	535	—	—	—
Esprit de citr.	36 caisses	—	—	—	36	—	—	—
	3 caissons	—	—	—	3	—	—	—
Huile d'aspic.	2 bques.	—	—	—	2	—	—	—
— d'amande	14 caisses	—	—	—	14	—	—	—
Huile........	18095072 kilog.	—	798184	—	12088700	5208188	—	649400
Huile de lin..	112 bques.	—	—	—	112	—	—	1
	10 futaill.	10	—	—	—	—	—	—
Espèces médicinales.								
Ipécacuanha..	6 barils.	—	—	—	6	—	—	—
Rhubarbe....	2 caisses	—	—	—	—	2	—	—
Salsepareille.	131 balles.	—	14	7	110	—	—	1
	6 ballots	—	—	—	6	—	—	—
Jalap........	47 balles.	—	—	—	47	—	—	—
	12 ballots	—	10	—	2	—	—	—
Iris.........	59 bques.	—	—	—	59	—	—	—
	6 barils.	—	—	—	6	—	—	—
Réglisse.....	310 balles.	—	310	—	—	—	—	—
	778 fagots.	—	778	—	—	—	—	—
Esquine et turbith.	4 balles.	2	—	—	—	2	—	—
Écorce d'orange..	5 id...	—	—	—	5	—	—	—
Quinquina ..	121 caisses	—	66	40	15	—	—	—
Simarouba...	» balle..	—	—	—	—	—	—	—
Capillaire,	6 id...	—	—	—	6	—	—	1
Herbes purg.	10 sacs ..	—	—	—	10	—	—	—
Séné........	45 balles.	—	—	—	7	38	—	—
Casse........	4 bques.	—	—	—	4	—	—	—
	23080 kilogr.	—	—	—	—	—	23080	—
Tamarin	» futaill.	—	—	—	—	—	—	2
	44 ballots	—	—	—	—	44	—	—
Graine de moutarde	45 sacs ..	—	—	—	45	—	—	—
Follicules de Séné.	37 balles.	—	—	—	35	2	—	—
	1 ballot.	—	—	—	1	—	—	—

DÉNOMINATION des MARCHANDISES.	TOTAUX d'ailleurs que des ports de France.	DÉVELOPPEMENT DE LA COLONNE PRÉCÉDENTE. QUANTITÉS VENUES d'Allemagne, d'Angleterre et de Hollande.	d'Espagne, etc.	du Portugal.	d'Italie, etc.	du Levant, etc.	d'Amérique.	France.
Ambrette, cévadille, coriandre, cumin, noix vomiques, coloquinte, sébeste, coques du Levant	11 barils.	—	11	—	—	—	—	—
	11 caisses	—	—	—	8	3	—	—
	30 balles.	—	—	—	16	14	—	2
	7 couffes	—	—	—	7	—	—	—
Bois communs.								
Planches....	32340 planch.	32340	—	—	—	—	—	2616
Bois de chêne.	» pièces.	—	—	—	—	—	—	6
Cercles de bois	21152 paquets	—	—	—	21152	—	—	—
	7640 cercles	—	—	—	7640	—	—	—
Douves et douelles.	29734 douves	7050	—	—	5000	17684	—	—
	2 bques.	—	—	—	2	—	—	—
Bouchons....	15 balles.	—	15	—	—	—	—	—
Bois exotiques.								
Bois jaune, Fultet de Ste-Marthe.	1 bque..	—	—	—	1	—	—	—
	78 balles.	—	—	—	78	—	—	—
	16 ballots	—	—	—	16	—	—	—
	3613 bûches	1443	—	2200	—	—	—	—
Colliatour, santal.	18 bques.	18	—	—	—	—	—	—
Bois d'acajou.	17 madr..	—	—	—	17	—	—	—
	41 chevrons	—	—	—	41	—	—	—
— de buis..	1116 balles.	—	—	—	—	1116	—	—
— de gayac	346 bûches	—	346	—	—	—	—	—
— Sassafras	1 balle..	—	—	—	1	—	—	—
	1 bque..	—	—	—	1	—	—	—
Bois de rose, santal citrin.	1 baril..	—	—	—	1	—	—	—
	11 balles.	—	—	—	—	11	—	—
	1 paquet	1	—	—	—	—	—	—
	232 pièces.	—	—	232	—	—	—	—
Bois.........	535 bûches	—	—	—	—	535	—	—
Fruits, Tiges et Filamens à ouvrer.								
Joncs........	8 paq...	—	—	—	8	—	—	—
Sparte.......	3683 milli..	—	3683	—	—	—	—	—
	9588 paq...	—	9588	—	—	—	—	—
Chanvre.....	8675 balles.	—	—	—	8672	3	—	—
Lin, Manouf.	11 tonn..	11	—	—	—	—	—	—
	49 balles.	—	—	—	18	31	—	—
	3 sacs..	—	—	—	3	—	—	—
	240 kilogr.	—	—	—	240	—	—	—
Capocs......	17 balles.	—	—	—	—	17	—	—
	3 ballots	—	—	—	—	3	—	—
Coton.......	20997 balles.	—	48	—	41	20248	660	5
	5812 ballots	—	86	—	—	5407	319	—
	355 sacs...	—	—	30	84	—	241	—

DÉNOMINATION des MARCHANDISES.	TOTAUX d'ailleurs que des ports de France.	DÉVELOPPEMENT DE LA COLONNE PRÉCÉDENTE. QUANTITÉS VENUES d'Allemagne, d'Angleterre et de Hollande.	d'Espagne, etc.	du Portugal.	d'Italie, etc.	du Levant, etc.	d'Amérique.	France.
Teintures et Tanins.								
Alisari......	614 balles	—	10	—	—	604	—	—
	425 sacs...	—	—	—	—	425	—	—
Garance.....	46 bques.	46	—	—	—	—	—	—
Garou.... ..	» id...	—	—	—	—	—	—	9
Gaude et pastel...	» balles	—	—	—	—	—	—	96
Redoul, sumac	» id...	—	—	—	—	—	—	9
	907 sacs...	—	—	—	907	—	—	—
Safran.......	7 jarres..	—	7	—	—	—	—	—
	1 sac....	—	1	—	—	—	—	—
Safranum....	50 balles.	—	—	—	50	—	—	—
	316 ballots	—	—	—	—	316	—	—
	1 baril.	—	1	—	—	—	—	—
Graine d'Avignon, graine jaune...	58 sacs...	—	—	—	—	58	—	—
Galles.......	8 bques.	—	—	—	8	—	—	—
	15 balles.	—	—	—	15	—	—	—
	1497 sacs...	—	—	—	399	1098	—	—
Vallonée.....	269 balles.	—	—	—	269	—	—	—
Racine pour la teinture.	5 id...	—	5	—	—	—	—	—
Produits et déchets divers.								
Gros son.....	» quintx.	—	—	—	—	—	—	119
Champignons.	2 caisses	—	—	—	2	—	—	—
Pierres, terres et autres fossil								
Vases d'albât.	2 caisses.	—	—	—	2	—	—	—
Agobilles.....	8 caisses	—	—	—	3	—	—	—
Pouzzolane ..	32400 kilogr.	—	—	—	32400	—	—	—
Pierres carrées...	240 pierres	240	—	—	—	—	—	—
Pierres à fusil.	» id..	—	—	—	—	—	—	120
Pierres à aiguiser.	537 pierres	—	537	—	—	—	—	3034
	38 caisses	—	—	—	38	—	—	—
Pierre-ponce.	10 bques.	—	—	—	10	—	—	—
Brun rouge, cénobre.	4 bques.	4	—	—	—	—	—	—
	7 tonn..	—	—	—	7	—	—	—
Terre d'ocre.	» kilog..	—	—	—	—	—	—	1360
Soufre.......	1 caisse.	1	—	—	—	—	—	—
	723160 kilogr.	—	—	—	723160	—	—	—
Charbon de pierre et de terre.	4526 bques.	26	4500	—	—	—	—	—
	184000 kilogr.	—	178000	—	6000	—	—	22000
Ambre......	2 barils.	—	—	—	—	—	2	—
Jais	» caisses	—	—	—	—	—	—	6
Bitume.......	1 caisse.	—	—	—	1	—	—	—
Huile de pétrole..	3 barils.	—	—	—	3	—	—	—

DÉNOMINATION des MARCHANDISES.	TOTAUX d'ailleurs que des ports de France.	DÉVELOPPEMENT DE LA COLONNE PRÉCÉDENTE. QUANTITÉS VENUES de l'Allemagne, d'Angleterre et de Hollande.	d'Espagne, etc.	du Portugal.	d'Italie, etc.	du Levant, etc.	d'Amérique.	France.
Métaux.								
Mine de fer..	6 caisses.	—	—	—	6	—	—	—
	4 barils..	—	—	—	4	—	—	—
Boulets de canon..	» boulets	—	—	—	—	—	—	7668
Fer, fer cassé, carillon, feuillard, plat, rondin, en lames.........	51424 barres.	51007	80	—	337	—	—	—
	2088 ballons	1556	—	—	532	—	—	864
	931 paq...	418	—	—	513	—	—	—
	20 bottes.	20	—	—	—	—	—	—
	12 bques.	12	—	—	—	—	—	—
	14 caisses	14	—	—	—	—	—	—
	20780 kilogr.	—	—	—	20780	—	—	14200
Tôle........	123 caisses	123	—	—	—	—	—	—
Fer-blanc....	599 barils.	533	—	—	66	—	—	—
	187 caisses	142	—	—	45	—	—	—
Fil-de-fer....	1 baril..	1	—	—	—	—	—	—
Acier........	6 ballons	6	—	—	—	—	—	—
	253 caisses	48	—	—	205	—	—	—
	3 bottes.	3	—	—	—	—	—	—
	111 bar...	111	—	—	—	—	—	—
Cuivre.......	120 kilogr.	—	120	—	—	—	—	—
	4206 pains..	—	—	—	40	4166	—	—
	13 bques.	—	—	—	13	—	—	—
	14 barils..	—	—	—	—	14	—	—
	4 balles.	—	—	—	—	4	—	—
Cuivre en planche.	2 bques.	2	—	—	—	—	—	—
Cuivre en plaques.	300 plaques.	—	—	—	—	300	—	—
	4 barils..	4	—	—	—	—	—	—
Alquifoux....	624 bques..	—	597	—	27	—	—	—
Plomb.......	18532 saum..	820	16659	—	1053	—	—	2380
	24762 planch.	—	252	—	24510	—	—	—
	1018 roul...	1018	—	—	—	—	—	—
Grenaille.....	» kilogr..	—	—	—	—	—	—	10480
Etain, étain en verges.....	94 barriq.	40	—	—	54	—	—	—
	167 barils..	—	—	—	154	13	—	—
	1444 barres.	1444	—	—	—	—	—	—
Antimoine....	631 bques..	—	631	—	—	—	—	—
	50 barils..	—	—	—	50	—	—	—
	» paniers	—	—	—	—	—	—	7
Azur........	35 barils..	35	—	—	—	—	—	—
Argent vif....	150 barils..	—	—	—	150	—	—	—
Produits chimiques.								
Huil. de vitriol	280 d.-j..	—	—	—	280	—	—	—
Eau-forte....	» caisses	—	—	—	—	—	—	5
Arsenic......	3 bques..	3	—	—	—	—	—	—
Potasse... ..	229 futaill.	—	—	—	229	—	—	—
	» bques..	—	—	—	—	—	—	68

DÉNOMINATION des MARCHANDISES.	TOTAUX d'ailleurs que des ports de France.	DÉVELOPPEMENT DE LA COLONNE PRÉCÉDENTE. QUANTITÉS VENUES d'Allemagne, d'Angleterre et de Hollande.	d'Espagne, etc.	du Portugal.	d'Italie, etc.	du Levant, etc.	d'Amérique.	France.
Barille, bourdes, cendres d'Allemagne, de Gaza, de Malte, de soude; soude.....	6558 couffes	—	—	—	103	6455	—	—
	2 sacs. .	—	—	—	—	2	—	—
	21 balles.	—	—	—	21	—	—	—
	11053920 kilog.	—	3399240	—	5014360	2640320	—	734880
Natron.......	22 balles.	—	—	—	—	22	—	—
Sel ammoniac	160 id. .	—	—	—	—	160	—	—
— de nitre. .	2 barils.	—	—	—	2	—	—	—
— d'epsum. .	1 id. .	—	—	—	1	—	—	—
Alun.........	167 bques.	—	164	—	3	—	—	—
	153 balles.	—	153	—	—	—	—	—
	1359160 kilogr.	—	—	—	128000	1231160	—	—
Couperose. . .	249 bques.	244	5	—	—	—	—	124
	» balles.	—	—	—	—	—	—	33
Vitriol.......	2 bques.	—	—	—	2	—	—	—
	1 caisse.	—	—	—	1	—	—	—
Grabeau de tartre, tartre, poussière de tartre.	199 bques.	—	—	—	199	—	—	—
	79 sacs . .	—	—	—	79	—	—	—
	» balles.	—	—	—	—	—	—	10
	11040 kilogr.	—	—	—	11040	—	—	—
Crême de tart.	» barils.	—	—	—	—	—	—	2
	12 bques.	—	—	—	12	—	—	—
Verdet.......	» id. .	—	—	—	—	—	—	138
	» caisses	—	—	—	—	—	—	3
Verdet cristallisé.	» id. . .	—	—	—	—	—	—	3
Orpiment....	2 bques.	—	—	—	2	—	—	—
	125 barils.	—	—	—	—	125	—	—
Cinabre	35 bques.	35	—	—	—	—	—	—
Litharge.....	3 id. .	3	—	—	—	—	—	—
	45 barils.	—	—	—	45	—	—	—
Céruse.......	126 futaill.	126	—	—	—	—	—	—
	3 barils.	—	—	—	3	—	—	—
Teintures préparées.								
Cochenille, grabeau de cochenille, granille, graine sylvestre.......	5 bques.	—	4	1	—	—	—	—
	292 barils.	—	292	—	—	—	—	—
	6 caisses	—	—	6	—	—	—	—
Graine de vermillon, d'écarlate, vermillon......	34 sacs...	—	32	—	2	—	—	—
	17 barils.	—	17	—	—	—	—	1
	5 caisses	—	—	—	—	5	—	—
Gomme laque.	12 id...	—	—	—	12	—	—	—
Indigo.	4 bques.	—	—	—	4	—	—	—
	690 futaill.	—	74	—	—	—	616	—
	12 barils.	—	—	—	2	—	10	—
	4 caisses	—	—	—	1	—	3	—
	3 sacs...	—	1	—	1	—	1	—
Rocou.......	» bques.	—	—	—	—	—	—	14
Tournesol....	50 id. .	50	—	—	—	—	—	—
	6 caisses	6	—	—	—	—	—	—
	» balles.	—	—	—	—	—	—	30

DÉNOMINATION des MARCHANDISES.	TOTAUX d'ailleurs que des ports de France.	DÉVELOPPEMENT DE LA COLONNE PRÉCÉDENTE QUANTITÉS VENUES d'Allemagne, d'Angleterre et de Hollande.	d'Espagne, etc.	du Portugal.	d'Italie, etc.	du Levant, etc.	d'Amérique.	France.
Crayons.....	11 bques.	11	—	—	—	—	—	—
Compositions diverses.								
Eaux d'odeur de la reine de Hongrie	» id...	—	—	—	—	—	—	7
	1 caisse.	—	—	—	1	—	—	2
Pâte d'amande	23 id..	—	—	—	23	—	—	—
Eau de fleur d'oranger.	13 barils.	—	—	—	13	—	—	—
	234 caisses	—	—	—	234	—	—	—
Thériaque...	1 id...	—	—	—	1	—	—	—
Savon.... ..	» id..	—	—	—	—	—	—	37
Pommades...	1 id...	—	—	—	1	—	—	—
Chandelles ..	64 balles	—	—	—	64	—	—	—
	2454 caissons	—	—	—	2454	—	—	—
Chocolat.....	9 caisses	—	—	—	9	—	—	—
	31 caissons	—	—	—	31	—	—	—
Boissons.								
Vin.........	3 bques.	—	—	—	3	—	—	818
	93 caisses	—	—	—	93	—	—	465
	23 futaill.	—	—	23	—	—	—	—
Vin de liqueur muscat, clairette.......	515 bques.	—	456	—	22	37	—	8
	32 barils.	—	—	1	31	—	—	—
	» futaill.	—	—	—	—	—	—	387
	4 caisses	—	—	—	4	—	—	183
	» dame-j.	—	—	—	—	—	—	2
Bierre.... ..	51 bques.	51	—	—	—	—	—	—
	20 barils.	20	—	—	—	—	—	—
Eau-de-vie...	13 bques.	—	6	—	7	—	—	210
Anisette et liqueurs.	» baril..	—	—	—	—	—	—	1
	» paniers	—	—	—	—	—	—	36
	46 caisses	—	—	—	38	—	8	7
Vitrifications.								
Faïence... ..	18 corbeil	18	—	—	—	—	—	—
Pipes	4 caisses	4	—	—	—	—	—	—
	67 coffres	67	—	—	—	—	—	—
Porcelaine..	4 caisses	3	—	—	1	—	—	4
Verres à vitre	7 id...	—	—	—	7	—	—	—
Conterie......	55 bques.	—	—	—	55	—	—	—
	6 caisses	—	—	—	6	—	—	—
Email.......	1 bque. .	—	—	—	1	—	—	—
Fils.								
Fil à voile...	3 balles.	—	—	—	3	—	—	—
Fil..........	2 barils.	—	—	—	2	—	—	—
	1 caisse.	—	—	—	1	—	—	—
	237 balles.	—	—	—	237	—	—	—
Coton filé, blanc et teint.	4830 id ..	—	—	—	928	3902	—	—
	303 ballots	—	—	—	1	302	—	—
	15 caisses	—	—	—	15	—	—	—
	52 sacs...	—	—	—	52	—	—	—

DÉNOMINATION des MARCHANDISES.	TOTAUX d'ailleurs que des ports de France.	DÉVELOPPEMENT DE LA COLONNE PRÉCÉDENTE. QUANTITÉS VENUES						France.
		d'Allemagne, d'Angleterre et de Hollande.	d'Espagne, etc.	du Portugal.	d'Italie, etc.	du Levant, etc.	d'Amérique.	
Fil de chèvre.	1283 balles.	—	—	—	—	1283	—	—
	246 sacs..	—	—	—	—	246	—	—
	1 caisse.	—	—	—	1	—	—	—
Tissus de lin ou de chanvre.								
Toile, toilerie, alayas....	1 bque..	1	—	—	—	—	—	—
	19 caisses	18	—	—	1	—	—	—
	587 balles.	—	—	—	33	554	—	117
	42 ballots	—	—	—	12	30	—	—
	200 roulx..	200	—	—	—	—	—	—
Toile d'emballage.	19 balles.	6	—	—	13	—	—	13
	4 caisses	4	—	—	—	—	—	—
	390 pièces.	390	—	—	—	—	—	—
	50 roulx..	50	—	—	—	—	—	—
Toile teinte..	1 ballot.	—	—	—	1	—	—	—
Toile imprim.	9 balles.	—	—	—	9	—	—	—
	1 ballot.	—	—	—	1	—	—	—
Dentelles....	6 balles.	—	—	—	6	—	—	—
Bas de lin, de fil........	12 caisses	—	—	—	12	—	—	—
	33 balles.	—	—	—	33	—	—	—
Boutons de fil.	16 caisses	—	—	—	16	—	—	—
Tissus de laine								
Draperie.....	2 balles	—	—	—	2	—	—	14
	1 ballot..	1	—	—	—	—	—	—
Baracan......	2 balles.	—	—	—	—	2	—	—
Serge........	» balles.	—	—	—	—	—	—	1
Bonneterie...	» caisses	—	—	—	—	—	—	8
Toile de crin.	1 balle..	—	—	—	1	—	—	—
Tissus de soie.								
Mouchoirs de soie, étoffes, satins, draps de soie	4 balles..	—	—	—	4	—	—	—
	126 caisses	—	86	—	3	37	—	1
	3 caissons	—	2	—	1	—	—	—
	50 d. mouch.	—	50	—	—	—	—	—
Gaze........	6 caisses.	—	—	—	6	—	—	—
Bas de soie..	1 caisse.	—	—	—	—	1	—	—
	1 sac...	—	—	—	—	1	—	—
	1 ballot.	—	—	—	1	—	—	—
Rubans de soie	4 caisses	—	—	—	4	—	—	—
	2 balles.	—	—	—	2	—	—	—
Tissus de coton.								
Ajamis, batanomis, bours, chafalcanis, cotonine, demittes, escamitte, hamons, toile de coton, etc.......	1186 balles.	—	—	—	315	871	—	—
	192 ballots	—	—	—	—	192	—	—
	12 caisses	—	—	—	11	1	—	—
Bazin.... ...	1 caisse.	—	—	—	1	—	—	—
	5 balles..	—	—	—	5	—	—	—

DÉNOMINATION des MARCHANDISES.	TOTAUX d'ailleurs que des ports de France.	DÉVELOPPEMENT DE LA COLONNE PRÉCÉDENTE. QUANTITÉS VENUES. d'Allemagne, d'Angleterre et de Hollande.	d'Espagne, etc.	du Portugal.	d'Italie etc.	du Levant, etc.	Amérique.	France.
Bas et bonnets de coton...	151 balles.	—	—	—	151	—	—	—
	11 sacs...	—	—	—	10	1	—	—
Nankin......	2 balles.	—	—	—	2	—	—	—
	59 ballots	—	—	—	59	—	—	—
Papier blanc et gris....	15 balles.	1	—	—	14	—	—	647
	52 ballots	—	—	—	52	—	—	—
	7 caisses	7	—	—	—	—	—	—
	391 rames.	—	—	—	391	—	—	132
Cartes à jouer	» caisses	—	—	—	—	—	—	5
Ouvrages en matières diverses.								
Cuirs de vache tannés, cordouans, maroquins, peaux tannées..........	11 balles.	—	—	—	—	11	—	6
	42 ballots	—	—	—	—	42	—	—
Culottes de peaux et souliers....	1 bque..	—	—	—	1	—	—	2
Chapeaux de paille......	25 id...	—	—	—	25	—	—	—
	7 barils.	—	—	—	7	—	—	—
	26 caisses	—	—	—	26	—	—	—
Chapeaux de bois......	3 bques.	—	—	—	3	—	—	—
	5 caisses	—	—	—	5	—	—	—
Nattes et tresses de jonc, de sparte.	1700 nattes.	600	460	—	—	640	—	—
	96 ballots	—	—	—	96	—	—	—
Câbles, cordes et cordages.	7 câbles	—	—	—	7	—	—	—
	10 pièces.	—	—	—	10	—	—	—
	315 balles	—	—	—	315	—	—	—
Cordages de sparte	352 pièces	—	352	—	—	—	—	—
Cabas de Palme..	900 cabas..	—	—	—	—	900	—	—
Faux........	10 bques.	—	—	—	10	—	—	—
	90 barils.	—	—	—	90	—	—	—
Pelles de fer.	3 bques.	—	—	—	3	—	—	—
	354 pelles.	354	—	—	—	—	—	—
Limes.	1 baril..	—	—	—	1	—	—	—
	6 balles.	—	—	—	6	—	—	—
Coffres, coupes de fer, clous et cafetières....	10 coffres.	10	—	—	—	—	—	—
	226 bques.	225	—	—	1	—	—	—
	6 balles.	—	—	—	6	—	—	—
	14 caisses	—	—	—	—	14	—	—
	17 sacs...	—	—	—	17	—	—	—
	16 tonnx.	16	—	—	—	—	—	—
Chaudrons de fer.	12 chaudr	12	—	—	—	—	—	—
Chaudrons...	2 chaudr	2	—	—	—	—	—	—
Ouvrages d'étain.	4 barils..	—	—	—	4	—	—	—
Corail ouvré.	1 caisset.	—	—	—	1	—	—	—
Cardes.......	» balle..	—	—	—	—	—	—	1
	1 caisse..	—	—	—	1	—	—	—
Canons de fer.	» canons	—	—	—	—	—	—	198

DÉNOMINATION des MARCHANDISES.	TOTAUX d'ailleurs que des ports de France.	DÉVELOPPEMENT DE LA COLONNE PRECEDENTE. QUANTITES VENUES d'Allemagne, d'Angleterre et de Hollande.	d'Espagne, etc.	du Portugal.	d'Italie, etc.	du Levant, etc.	d'Amérique.	France.
Pendules	2 caisses	—	—	—	2	—	—	—
Ancres........	20 ancres.	—	—	—	20	—	—	—
Peignes d'ivoire..	2 caisses	—	—	—	2	—	—	—
Mercerie, moulins	39 id...	2	—	—	37	—	—	—
à café, pinceaux, éventails, cordes	17 balles.	—	—	—	17	—	—	—
de violon	19 paquets	19	—	—	—	—	—	—
Aiguilles.....	1 caisse.	—	—	—	1	—	—	—
Commodes...	36 comm.	36	—	—	—	—	—	—
Capotes ou cabans.	9 balles.	—	—	—	—	9	—	—
Articles divers.								
Abas.........	41 balles.	—	—	—	—	41	—	—
Algazou......	25 id...	—	25	—	—	—	—	—
Bassinat.....	1 id...	—	—	—	1	—	—	—
Boîtes.......	2 boîtes.	—	—	—	2	—	—	—
Bonnets:.....	» caisses	—	—	—	—	—	—	5
Camisoles....	6 balles.	—	—	—	6	—	—	—
Cercles......	36 paquets	—	—	—	—	36	—	—
Châlis......	1 ballot.	—	—	—	—	1	—	—
Couvertures..	46 balles.	—	—	—	44	2	—	—
Dorures......	11 paquets	—	—	—	—	11	—	—
Droguerie....	23 bques.	23	—	—	—	—	—	—
	65 caisses	18	—	—	3	44	—	—
	6 ballots	—	6	—	—	—	—	—
	43 balles.	—	—	—	—	43	—	—
	30 barils.	—	—	—	30	—	—	—
Epicerie.....	1 bque..	1	—	—	—	—	—	—
Etoffes	5 pièces	—	—	—	—	5	—	—
	5 caisses	—	—	—	5	—	—	—
	1 ballot.	—	—	—	1	—	—	—
	2 malles	—	2	—	—	—	—	—
Fourrures....	1 balle..	—	—	—	—	1	—	—
Fourrures de soie.	9 ballots	—	—	—	—	9	—	—
Gélamina, ou	100 pains..	—	—	—	100	—	—	—
zélamine...	1000 kilogr.	—	1000	—	—	—	—	—
Graines.....	8 balles.	—	—	—	—	8	—	—
— rouges.	2 barils.	—	—	—	2	—	—	—
Herbage....	1 ballot.	—	—	—	—	1	—	—
Jaune........	» caisses	—	—	—	—	—	—	2
Laque fausse.	3 id...	—	—	—	3	—	—	—
Marc de fer..	60 marcs.	60	—	—	—	—	—	—
Mines	3 bques.	3	—	—	—	—	—	—
Mouchoirs...	7 ballots	—	4	—	—	3	—	—
	3 balles.	—	—	3	—	—	—	2
Marchandises des Indes...	3 malles.	—	—	3	—	—	—	—
Mousquetières ou cousinières	1 caisse.	—	1	—	—	—	—	—

7..

DÉNOMINATION des MARCHANDISES.	TOTAUX d'ailleurs que des ports de France.	DÉVELOPPEMENT DE LA COLONNE PRÉCÉDENTE. QUANTITÉS VENUES d'Allemagne, d'Angleterre et de Hollande.	d'Espagne, etc.	du Portugal.	d'Italie, etc.	du Levant, etc.	d'Amérique.	France.
Mixture	» charg.	—	—	—	—	—	—	115
Parfumeries..	2 caisses	—	—	—	2	—	—	—
Peignes......	» id...	—	—	—	—	—	—	408
Plaques de fer	1813 plaques	1813	—	—	—	—	—	—
Quincaillerie..	6 balles.	6	—	—	—	—	—	—
	8 caisses	2	—	—	6	—	—	5
	7 barils.	—	—	—	7	—	—	—
Rubans	» caisse.	—	—	—	—	—	—	1
Salaisons	2 id...	—	—	—	2	—	—	—
Soie et soieries	4 balles.	—	4	—	—	—	—	—
Teinture rouge	200 kilogr.	—	—	—	200	—	—	—
Têtes.... ...	3250 têtes..	—	—	—	—	3250	—	—
Velours......	93 caisses	—	1	—	92	—	—	—

Malgré la révolution de 1789, le mouvement commercial continua à Marseille jusqu'à ce que l'Angleterre eût pris une part active à la guerre contre la France. Le tableau suivant prouve que, de 1781 à 1792, il y eut progrès dans l'activité de notre navigation.

MOUVEMENT
DU PORT DE MARSEILLE EN 1792,

D'APRÈS LES REGISTRES DES DOUANES DE L'ÉPOQUE.

PAYS DE PROVENANCE et DE DESTINATION.	ENTRÉES. Navires.	ENTRÉES. Tonnage.	SORTIES. Navires.	SORTIES. Tonnage.
Echel. du Levant et de Barbarie	350	51,500	460	68,000
Ports d'Italie................	950	95,000	1,050	106,000
Ports d'Espagne.............	250	56,800	410	75,000
Ports de Baltique, Hollande, etc.	120	24,000	160	20,000
Iles françaises d'Amérique....	92	36,800	88	35,200
Pondichéry, Chandernagor et Bourbon..................	»	»	3	1,300
Gd banc et côtes de Terre-Neuve	50	2,600	24	960
Ports de France dans l'Océan..	130	30,000	152	31,920
Cabotage de la Méditerranée..	400	24,000	590	23,400
Total de la navigatn. de Marseille	2,342	322,300	2,917	361,780

La valeur des importations et des exportations effectuées chaque année par ces navires est exposée dans le tableau suivant, dont les chiffres ont été puisés dans des documens officiels.

VALEUR MOYENNE

DES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS

OPÉRÉES A MARSEILLE

PENDANT LES DIX ANNÉES DE 1783 A 1792.

DÉSIGNATION DES CONTRÉES où ont été expédiées et d'où sont arrivées LES MARCHANDISES.	EXPORTATIONS.	IMPORTATIONS.	TOTAL.
	Liv.	*Liv.*	*Liv.*
Commerce du Levant et de Barbarie.	25,680,000	37,680,000	63,360,000
Id. d'Italie	7,360,000	11,320,000	18,680,000
Id. d'Espagne	6,290,000	3,530,000	9,820,000
Nord de l'Europe	1,350,000	1,150,000	2,500,000
Commerce de l'Amérique, Saint-Domingue	8,835,000	1,185,3000	20,688,000
Commerce de la Martinique	7,296,000	8,317,000	15,613,000
Id. de Cayenne	269,000	430,000	699,000
Commerce des Indes (les retours se faisaient à Lorient)	3,000,000	»	3,000,000
Vente des chargemens de morues	»	4,000,000	4,000,000
Total du commerce de Marseille	60,080,000	78,280,000	138,360,000

Le Tableau qui précède embrasse tout le commerce de Marseille avec l'étranger et les colonies.

Voici le détail des opérations avec l'Europe seulement.

VALEUR MOYENNE DES EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS

DU PORT DE MARSEILLE,

PENDANT LES DIX ANNÉES DE 1783 A 1792.

EXPORTATIONS.

NATURE des DES MARCHANDISES.	ITALIE.	ESPAGNE.	NORD de l'Europe	VALEUR TOTALE.
	Liv.	Liv.	Liv.	Liv.
Sucre	3,850,000	800,000	»	4,650,000
Café	2,560,000	»	»	2,560,000
Indigo	200,000	»	»	200,000
Blés et autres grains	»	840,000	»	840,000
Vins	»	160,000	200,000	360,000
Liqueurs	5,0000	»	40,000	90,000
Morues	150,000	100,000	»	250,000
Fruits secs	»	»	200,000	200,000
Huile d'olive	50,000	»	350,000	400,000
Savons	»	»	560,000	560,000
Draperie	200,000	250,000	»	450,000
Bonneterie	100,000	150,000	»	250,000
Laine de mouton	»	400,000	»	400,000
Chapeaux	»	2,150,000	»	2,150,000
Toiles	100,000	300,000	»	400,000
Dorures	»	340,000	»	340,000
Etoffes de Lyon	»	400,000	»	400,000
Quincaillerie	100,000	400,000	»	500,000
Total	7,360,000	6,290,000	1,350,000	15,000,000

IMPORTATIONS.

NATURE des DES MARCHANDISES.	ITALIE.	ESPAGNE.	NORD de l'Europe	VALEUR TOTALE.
	Liv.	Liv.	Liv.	Liv.
Blés et autres grains	2,500,000	»	450,000	2,950,000
Huile d'olive	7,680,000	»	»	7,680,000
Vins de liqueurs	»	50,000	»	50,000
Epiceries et drogues	»	250,000	550,000	800,000
Cochenille	»	1,200,000	»	1,200,000
Vermillon ou kermès	»	580,000	»	580,000
Indigo Guatimala	»	320,000	»	320,000
Soudes, etc.	320,000	180,000	»	500,000
Soieries	500,000	100,000	»	600,000
Laines lavées	320,000	850,000	»	1,170,000
Quincaillerie	»	»	150,000	150,000
Total	11,320,000	3,530,000	1,150,000	16,000,000

L'état du mouvement du port qui précède prouve que des capitaux considérables étaient alors consacrés par le commerce de Marseille à la navigation lointaine. Nos navires pénétraient même quelquefois dans des mers inconnues. On lit dans une relation imprimée en 1792, que le capitaine E. Marchand, de La Ciotat, commandant le navire *le Solide,* armé par la maison Baux, de Marseille, et allant faire le commerce des pelleteries sur la côte N.-O. de l'Amérique, découvrit au mois de juin 1791, au N.-O. des Marquises de Mendoce, un archipel de plusieurs îles qu'il nomma Iles de la Révolution.

La France était alors redevenue une puissance navale du premier ordre; la gloire de nos amiraux acquise dans la dernière guerre humiliait l'orgueil britannique. L'effectif de notre marine militaire était encore, au 31 novembre 1791, de 246 bâtimens, dont 86 vaisseaux de ligne et 78 frégates, montés par 80,000 officiers et matelots.

Ce fut là une des principales causes de la haine de l'Angleterre et des sacrifices énormes qu'elle s'imposa pour coaliser l'Europe contre nous.

Pour faire apprécier l'importance relative du commerce de Marseille, ajoutons aux tableaux ci-dessus celui du commerce général de la France en 1787, 1788, 1789, déjà publié par Chaptal (1).

TABLEAU général du Commerce français, pendant les années 1787, 1788, 1789.

Ire CLASSE. — *Boissons et comestibles.*

Années.	Importations.	Exportations.
1787	204.651,300 fr.	231,800,900 fr.
1788	243,613,100	252,407,200
1789	309,356,000	227,283,000

(1) L'Angleterre exportait alors en produits de ses manufactures une valeur de 18,336,851 livres sterling, et 6,332,909 en produits étrangers. Son commerce employait 13,827 navires, jaugeant 1,363,488 tonneaux, montés par 107,925 matelots. (*Discours du chancelier de l'échiquier à la Chambre des Communes, séance du* 29 *juin* 1801, page 132.)

IIe Classe. — *Matières premières des fabriques.*

Années.	Importations.	Exportations.
1787........	194,651,300 fr.........	41,507,800 fr.
1788........	171,924,600	42,462,700
1789........	176,113,000	44,590,000

IIIe Classe. — *Bêtes de somme.*

Années.	Importations.	Exportations.
1787........	3,104,000 fr.........	1,463,600 fr.
1788........	3,124,000	1,571,600
1789........	2,189,000	990,000

IVe Classe. — *Métaux en nature.*

Années.	Importations.	Exportations.
1787.......	20,325,100 fr.........	6,755,400 fr.
1788.......	21,568,900	5,384,800
1789.......	18,453,000	4,131,000

Ve Classe. — *Produits fabriqués ou manufacturés.*

Années.	Importations.	Exportations.
1787........	120,326,700 fr.........	154,038,400 fr.
1788........	69,609,600	156,361,800
1789........	62,625,000	156,589,000

VIe Classe. — *Drogues médicinales et celles employées aux fabriques.*

Années.	Importations.	Exportations.
1787........	6,960,200 fr...........	3,314,000 fr.
1788........	4,848,100	3,864,900
1789........	5,678,000	3,407,000

VIIe Classe. — *Matières d'or et d'argent.*

Années.	Importations.	Exportations
1787........	80,853,100 fr.........	5,731,000 fr.
1788........	60,705,100	1,103,700
1789........	59,951,000	1,487,000

La valeur totale des importations en France a été :

En 1787.............. 630,871,700 fr.
1788.............. 575,393,400
1789.............. 634,365,000

et celle des exportations :

En 1787.............. 444,611,100 fr.
1788.............. 463,156,700
1789.............. 438,477,000

CHAPITRE VIII.

MARSEILLE DE 1793 A 1814.

Assemblée constituante. — Suppression des douanes intérieures. — Tarif de douanes uniforme. — Conséquences de l'anarchie. — Perte des colonies. — Ruine du commerce. — Assignats. — Expédition d'Égypte. — 18 Brumaire. — Retour de la sécurité. — Mesures en faveur du commerce. — Confiscation des marchandises anglaises. — Paix conclue par le traité d'Amiens. — Essor du commerce maritime. — Rétablissement de la compagnie d'Afrique. — Entrepôt réel et fictif à Marseille. — Fruits de la paix. — Jalousie de l'Angleterre. — Bonaparte nommé consul à vie. — Députation de la ville de Marseille pour le féliciter. — Réponse de Bonaparte. — Reprise des hostilités. — Désastres. — Valeur des importations en 1804. — Principales marchandises entrées dans le port en 1805, 1806, 1807 et 1808.— Commerce avec le Levant par la voie de terre. — Trieste. — Blocus continental. — Guerre acharnée contre le commerce anglais. — Efforts pour remplacer par des produits indigènes les denrées coloniales. — Arbitraire contre les juifs. — Règlemens imposés à l'industrie. — Licences. — Exagération du tarif des douanes. — Misère de Marseille. — Industrie locale.

Marseille s'était jetée avec ardeur au-devant de la révolution, mais la révolution ne réalisa pas toutes les espérances qu'elle avait fait concevoir. Il est vrai que l'Assemblée constituante, dans la solution de la plupart des questions économiques, se montra pleine de lumières et animée des intentions les plus favorables à la liberté et aux progrès du commerce. Ses travaux jetèrent les bases de la prospérité du pays : les douanes intérieures furent supprimées.

Cette grande amélioration fut suivie d'une autre non moins heureuse : un tarif de douanes uniforme fut publié pour toute la France. Les principes libéraux qu'elle introduisit dans la législation commerciale imprimèrent une nouvelle activité au mouvement du port de Marseille.

Mais une malheureuse fatalité semble toujours pousser les révolutions au-delà du bien qu'elles avaient mission de conquérir. La France fut bientôt souillée et ensanglantée par les plus horribles excès ; tout ce qu'elle avait de beau, de noble et de saint fut moissonné par la faux impitoyable de l'anarchie.

Marseille eut une large part dans les calamités que versèrent

sur la nation le triomphe de la force brutale et le régime de la terreur qui en fut la conséquence. Ses négocians les plus honorables, qui répandaient dans son sein la richesse et le travail, furent forcés de fuir ou périrent sur l'échafaud, victimes des fureurs d'une démagogie envieuse et stupide. Ses plus beaux édifices furent détruits; on résolut de combler son port avec les décombres de son hôtel-de-ville. Cette œuvre de barbarie eut même un commencement d'exécution, et se serait consommée sans les sollicitations de M. Granet, représentant du département des Bouches-du-Rhône, qui obtint la révocation d'un ordre bien digne d'une pareille époque.

La France était épuisée et ruinée par une lutte glorieuse mais désespérée contre toute l'Europe; les rapports maritimes de Marseille avec les contrées étrangères furent interrompus.

Les colonies périrent; le commerce éprouva des pertes cruelles; le *maximum* (1), les assignats et les réquisitions consommèrent la ruine de notre ville.

Les étrangers exploitèrent sa déplorable situation. Voici comment :

Par une disposition spéciale des lois de l'époque, ils avaient le droit d'exiger le paiement de leurs marchandises en argent effectif et de refuser les assignats.

Après avoir vendu leurs denrées au taux qu'ils avaient fixé en monnaie effective, ils se procuraient des assignats à vil prix, et profitant de la loi du *maximum*, ils achetaient presque pour rien, avec un papier sans valeur, tous les objets précieux qui étaient à leur convenance.

Gênes préleva de cette manière des bénéfices énormes sur Marseille.

L'expédition d'Égypte anéantit les derniers débris de notre commerce du Levant. La perte de la bataille navale d'Aboukir, qui nous enleva 125 vaisseaux marseillais avec leurs précieux équipages, ruina notre marine marchande, la laissa sans protection, et livra la Méditerranée aux Anglais.

Enfin, au milieu du découragement qui pesait sur tous les cœurs,

(1) Quand la commune de Paris vint solliciter à la Convention l'établissement du *maximum*, son président disait : « Qu'on n'objecte pas le droit de propriété; le droit de propriété ne peut être le droit d'affamer ses concitoyens. Les fruits de la terre comme l'air appartiennent à tous les hommes. (*Histoire parlementaire de la Révolution*, tome XXVI, page 52.)

Bonaparte s'élança au pouvoir. Le 18 brumaire rendit le repos et l'espérance à la France, fatiguée d'une liberté mensongère, qui, laissant le gouvernement sans force, la livrait au despotisme des intrigans et aux fureurs des masses ignorantes. A l'abri d'une autorité forte et protectrice, la confiance renaît, le crédit se relève, et la bataille de Marengo vient donner au nouveau gouvernement le baptême de la victoire.

Ce fut un moment de bonheur pour Marseille; elle sembla renaître sous un pouvoir régulier; elle offrit un aspect nouveau, et comme une reine qui va reprendre son sceptre, se para de nombreux embellissemens, se décora de sa ceinture de boulevarts, du cours et de la colline Bonaparte, de la place Monthion, de la place Noailles, du Chapitre, etc. (1801, 1802); éleva une colonne à Belzunce, une à Puget, une à Homère, une au premier consul, et une statue à la Paix.

Le nouveau gouvernement porta son attention sur le commerce et l'industrie. La loi du 28 ventose an IX rétablit les bourses (1), les courtiers et les agens de change; une circulaire du mois de floréal, même année, invita les préfets à former près d'eux « un » conseil composé d'un très-petit nombre d'hommes les mieux re- » commandés dans l'opinion publique par leur moralité et leurs » connaissances pratiques, chargés d'indiquer les nouveaux » genres d'industrie qu'on pouvait créer, soit pour ajouter au » commerce déjà existant, soit pour remplacer les branches qui » étaient perdues. »

Cependant Bonaparte commençait contre les produits anglais cette guerre acharnée qui, sous l'empire, devait prendre des proportions si colossales. Le 27 messidor an VIII, il révoqua les permissions accordées pour l'importation, sous pavillon neutre, de denrées coloniales et marchandises venant d'Angleterre (2). Un arrêté du 3 fructidor an IX, déclara que les bazins piqués, mousselinettes, toiles, draps et velours de coton qui ne porteraient pas

(1) Leur règlement fut établi par l'arrêté du 27 prairial an X; on y lit:

« Le maire fixera les jours et heures d'ouverture, de tenue et de fermeture de bourses, de concert avec le tribunal de commerce.

» Il est défendu de s'assembler ailleurs qu'à la Bourse et à d'autres heures que celles fixées par le règlement de police, pour proposer et faire des négociations, à peine de destitution des agens de change ou courtiers qui auraient contrevenu. »

(2) *Bulletin des Lois.*

la marque du fabricant et l'estampille nationale avec le numéro, seraient censés provenir de fabriques anglaises et confisqués pour être vendus à l'étranger, et le prix distribué aux *saisissans*.

Rigueurs inutiles! le goût des produits anglais était toujours plus prononcé. On les voulait à tout prix et on les obtenait.

Le 27 nivose an IX, un arrêté fut rendu pour la création d'une compagnie pour la pêche du corail, dont le siége devait être à Ajaccio, et dont les produits seraient manufacturés dans cette ville. Cette compagnie ne se forma pas.

Le traité de paix d'Amiens, conclu avec l'Angleterre, débarrassa la France de son plus redoutable ennemi. La mer redevint libre; le commerce se jeta avec ardeur dans des voies trop long-temps fermées.

Ce mouvement fut secondé par l'administration, qui comprenait que le commerce seul pouvait guérir les plaies si profondes et si nombreuses du pays. Chaptal, ministre de l'intérieur, adressa, le 1er frimaire an X, une circulaire aux membres des conseils de commerce établis dans les ports, pour les consulter sur la convenance de rétablir les grandes compagnies qui existaient précédemment, telles que la compagnie des Indes, celles d'Afrique, du Sénégal, etc.; sur les changemens survenus dans nos relations commerciales avec nos colonies d'Amérique; sur les moyens d'augmenter notre navigation, de favoriser la construction et l'acquisition des navires marchands; sur le tarif des douanes de 1791 et les réclamations auxquelles il donnait lieu; sur les obstacles qu'éprouvait notre commerce dans les pays étrangers, et enfin sur les améliorations dont les ports éprouvaient le besoin.

Le gouvernement proposa au tribunat (séance du 11 floréal an X), le rétablissement légal de la compagnie privilégiée d'Afrique, déjà autorisée par l'arrêté des consuls, du 27 nivose an IX, et sa mise en jouissance des concessions territoriales obtenues de la régence d'Alger à Bone, à la Calle et au Collo, pour la pêche du corail et le commerce des grains, des cuirs, de la laine et de la cire. Le nombre des bâtimens employés par la compagnie était de quarante, jaugeant ensemble 8,000 tonneaux.

L'arrêté du 6 messidor an X établit l'entrepôt réel et fictif à Marseille.

Les transactions prenaient un rapide et immense développement.

« Au nom de la paix, disait Regnaud de Saint-Jean d'Angély, toutes les idées commerciales se sont réveillées..... tous les ca-

pitaux sont en mouvement et présagent une fécondation prochaine » (1).

L'Angleterre s'alarma de ce mouvement. « La seule chose, disait un orateur de la chambre des communes, qui manquât à la France pour la mettre en état de partager avec vous l'empire des mers, était d'être admise à partager votre commerce, afin d'étendre sa marine ; ce partage, la paix le lui assure, pendant que vous, en rendant vos conquêtes, vous vous êtes dessaisis du seul moyen que vous aviez d'empêcher son agrandissement » (2).

Profitant de l'enthousiasme général, Bonaparte se fait nommer consul à vie.

Le 15 fructidor an x, une députation de la ville de Marseille présenta au premier consul une médaille que les habitans avaient fait frapper en son honneur. Le citoyen F. Girard, organe de cette députation, prononça un discours dont voici le commencement :

« Général-Consul,

» Nulle cité n'éprouve plus que la nôtre l'heureuse influence de cette paix glorieuse que vos victoires viennent de donner à la France. L'industrie s'est réveillée tout-à-coup dans ces murs abandonnés depuis si long-temps à une fatale inaction ; ce port superbe, objet de la jalousie des nations étrangères, a déjà repris son activité.... Marseille enfin vous doit le bonheur. »

Dans la réponse du premier consul, on remarque le passage suivant :

« Le gouvernement a sans cesse les yeux ouverts sur cette grande cité et prend un vif intérêt à sa splendeur... Par le traité de paix qui vient d'être conclu avec le Grand-Seigneur, la république a obtenu la libre navigation de la mer Noire. Les relations commerciales de Marseille s'accroissent ainsi et vont être plus avantageuses que jamais. Je désire que le commerce de Marseille ne néglige point une autre source de prospérité : les bouches du Pô lui sont ouvertes. Les bâtimens peuvent remonter jusqu'à Ferrare, pénétrer au sein de la 27e division militaire, et de là fournir des savons et d'autres produits de l'industrie de Marseille à l'Italie et à une partie de l'Allemagne » (3).

L'avenir souriait à Marseille.....

(1) Séance du Corps-Législatif, du 17 floréal an x.
(2) Séance du 29 octobre 1802.
(3) *Moniteur* du 21 fructidor an x.

Mais la joie fut de courte durée. Cette paix de 1802, qui promettait tant de biens, fut une source de désastres. Elle avait provoqué de nombreux armemens qui, pour la plupart, après la rupture du traité faite sans déclaration préalable de l'ennemi, tombèrent au pouvoir des Anglais. (Mai 1803.)

Cependant telle était l'activité que le commerce de Marseille avait déployée dans ce court intervalle de paix, que ses entrepôts se trouvèrent assez bien approvisionnés de denrées coloniales pour fournir aux besoins de la Suisse et du midi de la France pendant plus de quatre ans.

Mais le commerce maritime fut anéanti ; il ne resta à Marseille qu'un faible cabotage entre la France et l'Italie, obligé de braver les croisières anglaises.

Un fait peut nous aider à apprécier la décadence du port de Marseille dans ces temps malheureux.

Le commerce de cette ville offrit au gouvernement, en l'an XII (1804), la somme de 1,200,000 fr. destinée à la construction d'un vaisseau de 74 canons (1).

Pour obtenir cette somme, un droit de demi pour cent fut imposé sur toutes les marchandises entrant dans le port de Marseille, excepté les blés, le seigle, l'orge et les farines.

Ce droit produisit 200,000 fr. dans le cours d'une année ; ce qui suppose une importation de 40 millions. En y ajoutant 4 millions pour les importations de grains, on a un total de 44 millions (2).

C'était bien peu, surtout si l'on considère que, depuis 1791, le prix de la plupart des articles était augmenté de trente à quarante pour cent.

Voici un tableau qui servira à apprécier les importations de notre port pendant les années 1805 à 1808.

(1) Lyon et un grand nombre de villes suivirent cet exemple dans la proportion de leurs revenus.

(2) Les dépenses de la ville de Marseille s'élevaient alors à 1,164,455 fr. (Budget de l'an XI).

ÉTAT des principales Marchandises entrées dans le port de Marseille pendant les années 1805, 1806, 1807 *et* 1808.

Années.	SUCRE.						
	balles.	barriq.	tierçons.	barils.	caisses.	sacs.	en kilogrammes.
1805	20	284	3	83	1,381	1,611	576,194
	quintaux	barriq.	tierçons.	barils.	caisses.	quarts.	en kilogrammes.
1806	2,678	588	5	2	3,762 1/2	21	475,592
	boucauts.	barriq.	tierçons.	barils.	caisses.	sacs.	en kilogrammes.
1807	171	558	56	606	2,369	4,627	2,054,551
	quintaux	barriq.	tierçons.	barils.	caisses.	sacs.	en kilogrammes.
1808	2,078	216	2	3	355	539	25,098

Années.	CAFÉ.						
	quintaux	barriq.	tierçons.	barils.	balles.	sacs.	en kilogrammes.
1805	»	8	»	23	»	214	217,553
1806	»	105	11	46	»	2,532	195,526
1807	4,456	143	86	326	1,244	945	16,551
1808	54	13	18	12	135	377	11,544

Années.	INDIGO.			FER				
				OUVRÉ.		NON OUVRÉ.		
	en kil.	surons.	caisses.	colis.	kil.	barres.	paquets.	kil.
1805	5,500	16	28	15	7,500	385	96	253,492
1806	»	20	86	20	9,724	50	»	»
1807	5,119	89	105	»	7,037	»	»	»
1808	»	9	15	»	11,940	»	»	»

Le régime de plus en plus restrictif de l'empire fut très-funeste à Marseille. Napoléon, qui fit tant pour l'industrie manufacturière de la France, tua son commerce extérieur par des guerres continuelles.

On était obligé de recourir à la voie de terre pour commercer avec le Levant. Le *Moniteur* du 10 mai 1811 annonçait que la ville de Trieste se disposait à consacrer ses vastes magasins au dépôt des marchandises que la France tirait annuellement du Levant ou qu'elle y envoyait. Il invitait les négocians à tirer de ce point, au moyen du transit, les 50 ou 60,000 balles de coton du Levant nécessaires à la consommation annuelle de la France. « Déjà, disait-il, des entreprises de roulage couronnées du succès, et qui ont mérité de fixer l'attention de l'autorité, sont organisées depuis Marseille et Gênes jusqu'aux frontières de la Bosnie. »

Smyrne était l'entrepôt des marchandises du Levant, particulièrement des cafés et des cotons. De là, on les expédiait par terre vers les Dardanelles et la mer de Marmara (1).

Les vaisseaux anglais envoyaient leurs chaloupes jusque dans les anses formées par le rivage près de Marseille, pour s'emparer des navires qui s'y réfugiaient. Là, des combats sanglans s'engageaient souvent entre les douaniers et les matelots ennemis.

Quand un bâtiment parvenait à gagner un port de France, c'était un heureux événement qu'on insérait dans le *Moniteur ;* celui du 20 septembre 1809 annonçait l'arrivée au port du passage de la corvette *la Belle-Étoile,* appartenant au commerce de Marseille, armateur M. Dauderot, et venant de la Guadeloupe après une traversée de vingt-huit jours. Son chargement en denrées coloniales était évalué à plus d'un million.

Les Anglais nous fermaient la mer, nous leur fermions nos ports. Un arrêté du 1er thermidor an XI interdisait l'entrée des ports de France à tout navire expédié des ports d'Angleterre ou qui y aurait touché. Napoléon voulut ensuite leur fermer ceux de toute l'Europe; on connaît le fameux décret de Berlin, du 21 novembre 1806, ordonnant le blocus continental.

D'après un autre décret du 11 janvier 1808, lorsqu'un navire entrait dans un port appartenant à la France, ou occupé par ses armées, si un homme de l'équipage déclarait au chef de la douane

(1) Le Grand-Seigneur avait exempté de tout droit de transit les cotons destinés pour la France.

que ce navire avait touché en Angleterre ou dans un pays occupé par ses troupes, ou avait subi la visite d'un vaisseau anglais, il recevait le tiers du produit net de la vente du navire et de la cargaison.

Cette mesure amena de nombreuses confiscations dont un journal anglais (*the new Quaterly review and british colonial register*) évaluait, en 1811, le montant à 8,000,000 de livres sterling.

Il en résultait de graves perturbations dans le commerce anglais. En 1811, le nombre des faillites s'éleva à 2,044 à Londres. La détresse était générale en Angleterre, et les journaux retentissaient des plaintes les plus vives.

Napoléon poursuivait avec un acharnement impitoyable sur terre et sur mer les marchandises anglaises pour les confisquer et les détruire. Le *Moniteur* étalait périodiquement la liste des bâtimens anglais pris ou coulés bas par des corsaires français, et des marchandises anglaises brûlées dans toutes les villes sujettes ou alliées de l'empire, jusqu'à Saint-Pétersbourg.

Un décret du 18 octobre 1810 instituait des cours prévôtales pour la recherche des marchandises anglaises, où le *grand-prévôt devait siéger en épée*, et où les peines les plus sévères étaient prononcées en dernier ressort.

Un décret impérial du 8 janvier 1811, statuait que le garde-meubles de la couronne n'achèterait ni n'emploierait désormais aucune toile ni objet quelconque où le coton entrerait pour matière première.

Des efforts inouïs étaient tentés pour remplacer par des produits indigènes ceux qui étaient fournis par l'Angleterre. On accordait des primes pour la culture du coton dans les départemens du Tibre, du Trasimène, du Golo et du Liamone (1).

« On célébrait, dit M. d'Argout, la découverte du pastel à l'égal de la victoire de Wagram » (2).

Les encouragemens les plus larges étaient prodigués à la culture de la betterave (3).

(1) *Moniteur* du 2 février 1811.

(2) M. le comte d'Argout, dans son rapport à la chambre des pairs, sur la loi des sucres, disait : « On ne doit point protéger toutes les industries sous prétexte qu'elles sont françaises; il en est qui donnent lieu à des déceptions, témoin le pastel, dont les progrès figurent au *Moniteur* côte à côte avec les bulletins d'Iéna et de Wagram, qui étaient, il y a trente et quelques années, célébrés avec plus d'éclat que nos plus grandes victoires. *Un jour plus heureux va luire pour la patrie*, etc. » (*Moniteur* du 25 juin 1840.)

(3) Voir le chapitre sur les sucres.

« Le sénateur Chaptal, dit le *Moniteur* du 23 mai 1811, a pré-
» senté au conseil du commerce de l'indigo qui provient de la
» fécule du pastel et qui a toutes les qualités du plus bel indigo des
» deux Indes... Nous pouvons annoncer qu'avant deux ans on
» aura, pour la consommation de la France, et à 1 fr. 25 la livre,
» un indigo ayant les mêmes qualités que celui des deux Indes,
» qui coûte trois et quatre fois davantage.

» Ainsi, on peut dire hardiment que le sucre de canne et l'in-
» digo des deux Indes, qui rapportent chaque année 200 mil-
» lions au commerce de l'Angleterre, seront entièrement remplacés
» par l'indigo et le sucre indigènes, et que le continent de l'Eu-
» rope sera affranchi de cette énorme imposition.

» La France, l'Italie et Naples ont fait de grands progrès dans
» la culture du coton. Les cotons de Naples et de Rome ont les
» mêmes qualités que celui de Géorgie.

» Grâce à son obstination, l'administration anglaise aura donc
» perdu ces sources immenses de richesses, et les découvertes
» de la chimie moderne auront produit, dans un sens inverse, sur
» le commerce du monde, les mêmes effets que la découverte des
» propriétés de l'aiguille aimantée. »

Les encouragemens accordés à l'agriculture et à l'industrie n'étaient pas toujours exempts d'arbitraire.

Un décret impérial du 30 mai 1806 autorisait les cultivateurs de divers départemens à surseoir à l'exécution de leurs engagemens, lorsque ces engagemens avaient été consentis par eux en faveur de juifs (1). Cela était digne des plus mauvais jours de la féodalité.

On essayait de remettre en vigueur les anciens règlemens de l'industrie. Les décrets du 21 septembre 1807 et du 9 décembre 1810 réglaient les qualités, le nombre de fils et le mode de vérification des draps destinés pour le Levant.

Le système des *licences* pour le commerce avec l'Angleterre et l'étranger fut une idée purement fiscale et sans aucun avantage pour la nation.

Il parut surtout étrange que l'on permît de commercer avec les Anglais, au moment où l'on fusillait ceux que la misère avait poussés à opérer avec eux quelques échanges clandestins.

Les navires porteurs de licences étaient tenus d'exporter un ou

(1) *Moniteur* du 31 mai 1806.

deux tiers en marchandises manufacturées en France, et un ou deux tiers en produits de son sol. L'Angleterre repoussait ces marchandises, et bien souvent il fallait les jeter à la mer (1). On croyait ainsi favoriser l'industrie nationale, comme si une pareille destruction de valeur pouvait être bonne à quelque chose.

Accordées tantôt avec parcimonie, tantôt avec profusion, les licences jetaient le commerce dans une fluctuation qui ne permettait d'asseoir aucun calcul et multipliait les chances des pertes (2).

(1) De grandes quantités de livres furent ainsi exportés et jetés dans les flots; on appelait cela des éditions *ad usum delphini.*

(2) Voici sur le système des licences établi sous l'empire les renseignemens communiqués par M. le ministre de l'agriculture et du commerce, dans sa lettre du 22 mai 1841, à M. Clapier, député du Var, qui avait bien voulu les lui demander pour moi.

« Les licences ne se rapportaient qu'au commerce de mer; c'étaient des autorisations spéciales d'importer certaines marchandises étrangères, par exception aux lois de blocus, à condition d'en exporter la contre-valeur en marchandises françaises. Aucun navire ne pouvait sortir des ports de France s'il n'était muni d'une licence, c'est-à-dire d'une autorisation spéciale de l'empereur. Les licences étaient valables p ur six mois, à dater du jour de leur délivrance.

» Aucun bâtiment, à l'exception des Américains et des Ottomans, ne pouvait jouir de sa licence ni sortir de nos ports s'il n'était Français et n'avait rempli toutes les conditions de l'acte de navigation. Les navires pourvus de licences ne pouvaient rapporter en retour une valeur supérieure à celle de leur exportation; tout ce qui excédait vingt-cinq pour cent en sus était confisqué, mais les armateurs étaient autorisés à balancer par différens navires.

» Les cargaisons devaient, à leur arrivée, être mises sous la clé de la douane et y rester jusqu'à ce que la balance eût été établie. La valeur des cargaisons se réglait par un conseil du contentieux, séant à Paris, près l'administration générale des douanes.

» Des conditions particulières étaient imposées relativement aux ports de départ; le littoral avait été divisé en trois séries, et les licences étaient nommées de première, de seconde ou de troisième division, suivant que les navires pour lesquels elles avaient été délivrées devaient charger et revenir dans un des ports de la première, de la seconde ou de la troisième série. Marseille était rangée parmi les ports de la troisième série, qui comprenait également ceux d'Agde, Cette, Nice, Savone, Gênes, Livourne, Civita-Vecchia et Ostie.

» Pour cette division, l'exportation devait consister, pour le tiers de la cargaison, en étoffes, bonneterie et autres ouvrages de soie. Le surplus pouvait se composer de vins, eaux-de-vie, huiles autres que celles propres aux manufactures, et en produits des fabriques françaises non prohibés à la sortie.

» A l'importation, on pouvait rapporter toutes les denrées et marchandises du Levant, et notamment des cafés et des cotons, en justifiant de l'origine. Les navires pouvaient toucher à Tunis, Smyrne, Alger et autres échelles, à Constantinople, Malte, la Sicile et la Sardaigne.

» Il n'est pas douteux que la ville de Marseille n'ait pris part au commerce des

On a peine à concevoir aujourd'hui les mesures arbitraires que le commerce avait à subir : tout navire venant de l'étranger était obligé d'exporter de France une valeur égale à celle de ses importations en produits manufacturés ou naturels, de sorte que les Français qui recevaient des marchandises de l'étranger étaient obligés de réexpédier au dehors la même somme qu'ils venaient de réaliser, c'est-à-dire de livrer à de nouveaux hasards les bénéfices

licences comme tous les ports auxquels il avait été concédé, mais il n'existe dans les archives de mon département aucun document qui puisse faire connaître dans quelle proportion il y a participé, ni quels sont les négocians de ce port qui ont obtenu des licences. Les archives du ministère des manufactures et du commerce, créé par décret du 22 juin 1811, ne sont pas entre mes mains.

» J'ajouterai que le système complet des licences se trouve développé dans un ouvrage intitulé : *Tarif chronologique des Douanes de l'empire français,* par Dujardin-Sailly, imprimé chez Mame, à Paris, le 5 juin 1812, ouvrage qui peut être utilement consulté. »

Les licences n'avaient pas seulement pour objet le commerce avec l'Angleterre. Sur ma demande, M. Gréterin a bien voulu faire faire, dans les archives de l'administration des douanes, des recherches sur les licences accordées au port de Marseille pendant le gouvernement impérial. Il a été répondu :

« C'est au commencement du mois de juin 1809 que l'empereur, par une mesure spéciale et comme une sorte d'essai, autorisa la délivrance d'un certain nombre de *licences*. Ce nombre fut d'abord assez restreint, mais il ne tarda pas à s'étendre, et il était fort considérable en 1813.

» Il est à remarquer que, dans les premiers temps surtout, les ports de l'Océan ont obtenu beaucoup plus de *licences* que ceux de la Méditerranée, et parmi ces derniers, Gênes et Livourne furent le plus favorisés et eurent toujours une plus large part que Marseille dans la distribution. Chaque port avait, du reste, une série particulière.

» Les licences étaient accordées pour trois ou six mois; la plupart de celles délivrées au port de Marseille étaient de six mois et à destination du Levant, et des îles et ports du grand bassin de la Méditerranée, l'Espagne exceptée.

» Les navires porteurs de ces licences pouvaient sortir et rentrer librement et être exempts de toutes les formalités prescrites pour les expéditions ordinaires, en se conformant d'ailleurs aux conditions exigées, et avec réserve de n'importer et de n'exporter, sous le privilége de la licence, que les objets qui y étaient expressément désignés. La rétribution variait suivant l'importance de la cargaison et le tonnage des navires.

» Cette mesure était mobile de sa nature; des circonstances pouvaient la modifier, la faire restreindre, étendre ou suspendre, et il a toujours été bien entendu qu'elle n'était pas la base d'un système invariable et absolu.

» Il a été accordé au port de Marseille du 4 juin 1809 au 20 août 1810	3 licences
» Du 11 août 1810 au 4 février 1811	14
» Du 10 juillet 1811 au 23 décembre 1813	75
» TOTAL	92 »

qu'ils avaient eu tant de peine à obtenir. Des pertes nombreuses frappèrent ainsi Marseille.

Pendant ce temps, les Anglais qui nous avaient supplantés dans le Levant forçaient ces vastes pays, accoutumés à nos produits, de se contenter des leurs.

Le tarif des douanes était devenu un instrument de fiscalité entre les mains d'un pouvoir obligé de se créer chaque jour de nouvelles ressources pour de nouveaux besoins.

Tous les droits d'importation avaient été augmentés dans une proportion effrayante ; on en jugera par la citation suivante. Pour donner une idée de l'ensemble des tarifs, je ne choisis point; je suis l'ordre alphabétique.

DROITS D'ENTRÉE PAR 100 KILOGRAMMES,

	Fixés par le Tarif de 1791.		Existant à la fin de 1810.
Aloès	8 fr.	16 c.	200 fr.
Anis étoilé	10	20	150
Bois de tabletterie	»	»	30
— odorant	40	80	800
— de teintures en bûches.	»	»	120
Cacao	51	»	500
Café	61	20	400
Cannelle fine	306	»	2,000
— commune	153	»	1,400
Cochenille	408	»	2,000
Coton de Naples	»	»	180
— du Levant	»	»	400
— d'Amérique	»	»	800
— d'Espagne	»	»	500 à 600
— de tout autre origine.	»	»	600
Curcuma	»	51	125

Pour assurer l'exécution de ces tarifs, il fallut opposer à la fraude, encouragée par d'aussi fortes primes, d'immenses moyens de répression. Les commissaires généraux de police eurent mission de faire visiter les navires et d'aller à la recherche de la contrebande. On créa des tribunaux spéciaux et des cours prévôtales chargées de punir l'infraction au tarif des douanes.

Comment Marseille n'aurait-elle pas succombé sous tant de coups portés à ses intérêts ? Ses rivales de la Méditerranée profitèrent de son abaissement et s'enrichirent du magnifique commerce

auquel elle était obligée de renoncer. Leurs progrès furent surtout rapides dans les temps qui précédèrent la réunion de l'Italie à la France, car alors elles jouissaient des bienfaits de la paix dont nous étions privés. Refuges de tant de Français que la terreur avait chassés de leur patrie, elles recueillaient, en retour de l'hospitalité, les fruits de l'industrie et des lumières de leurs nouveaux habitans.

Livourne, dont Cosme de Médicis et la liberté du commerce avaient transformé les marais et les huttes de pêcheurs en riches rues et en vastes magasins; Livourne comptait, en 1790, 40,000 habitans; au bout de dix ans, sa population fut de 80,000 âmes.

Son enceinte devint trop étroite, et le gouvernement reculant devant les paisibles conquêtes du commerce, permit d'élever des magasins sur les glacis et dans la citadelle.

Trieste, qui d'abord aussi fut un hameau de pêcheurs, ne comptait, en 1764, qu'environ 4,000 habitans; en 1788, sa population était de 18 à 20,000 âmes. Au commencement de ce siècle, on y comptait 60,000 habitans.

Les loyers de 4 à 500 florins s'y étaient progressivement élevés à 3 et 4,000 (1).

C'est qu'elle avait pris part à l'héritage de notre commerce du Levant.

Ainsi se vérifiait cette maxime de Smith :

« A mesure qu'un pays, qu'une ville a ouvert ses portes à » toutes les nations, au lieu de trouver sa ruine dans cette » liberté de commerce, elle y trouve sa richesse. »

Le commerce de Marseille, sous l'empire, était assis sur des bases si peu stables, que l'intérêt de l'argent y variait dans des proportions incroyables. En 1809, l'escompte était à 4 p. °/o ; en 1810, il s'éleva, pour le papier revêtu de signatures du premier ordre, à 9 p. °/o (2) ; puis, retombant rapidement par l'absence de toute transaction, il était, au mois de juillet 1811, à 1 3/4, 1 1/2 p. °/o (3). A cette époque, on supposait sur la place de Marseille cinq millions de numéraire, dont deux millions inactifs (4).

(1) *Mémoires de la Chambre de Commerce.*
(2) *Archives de l'Hôtel-de-Ville.*
(3) *Idem.*
(4) *Idem.*

La misère était extrême. La population, jadis de 140,000 habitans, parmi lesquels on ne comptait que 3,000 pauvres, était réduite à 80,000, dont la moitié vivait de la charité de l'autre moitié.

Ce fait peut paraître exagéré, il fut portant officiellement constaté. Vers l'année 1812, le pain étant à six sous la livre à Marseille, les dernières classes du peuple, que la stagnation du commerce laissait sans ressource, ne purent atteindre à ce prix. La nécessité d'échapper à la faim les réduisit à aller dans les boucheries recueillir le sang des animaux et à s'en nourrir en l'épaississant avec du son. Un pareil aliment engendra bientôt des maladies funestes. Alors, et afin d'administrer des secours en proportion des besoins, on fit le recensement de tous les citoyens qui étaient dans une complète indigence. Le nombre s'en éleva à 36,000. Le préfet ne put croire le recensement fidèle; il en fit faire un nouveau par des personnes en qui il avait une entière confiance : le résultat de celui-ci fut 40,000 indigens.

Cependant la guerre imposait chaque jour de nouveaux sacrifices. Aux impositions forcées se joignaient les dons volontaires; la chambre de commerce de Marseille offrit, le 1er février 1813, à l'empereur, trente cavaliers équipés et montés.

L'industrie locale était à cette époque la seule ressource de Marseille; ses progrès étaient une compensation, faible il est vrai, de la ruine du commerce. La science, sollicitée par des hommes supérieurs, fournit les moyens de remplacer les produits exotiques que nos ports, bloqués par les Anglais, ne pouvaient plus recevoir de l'étranger. Alors s'ouvrirent à Marseille les fabriques de soude factice, d'acide sulfurique, de sel de soude et de plusieurs autres produits chimiques. Cette nouvelle industrie donna une plus grande activité aux savonneries. Les tanneries profitèrent aussi des recherches chimiques sur le tannin et améliorèrent leurs procédés. Les raffineries de soufre et de salpêtre participèrent à ces progrès. Enfin, les perfectionnemens introduits dans la mécanique furent appliqués aux filatures de coton et de laine, aux manufactures de divers tissus et aux machines hydrauliques (1).

J'ai trouvé dans les archives de l'Hôtel-de-Ville les renseigne-

(1) *Statistique des Bouches-du-Rhône*, tome IV, page 592.

mens suivans sur la situation de notre industrie locale au moment de la chute du gouvernemeni impérial.

On comptait alors à Marseille :

62	Fabriques de savon, dont les produits étaient évalués à la somme de........................	6,520,000 Fr.
40	Tanneries	930,000
18	Chays pour la manipulation des vins...	220,000
16	Ateliers de chapellerie................	230,000
2	Fabriques de cire et bougie..........	22,000
3	Manufactures de corail..............	170,000
3	Raffineries de soufre...............	370,000
5	Fabriques de soude artificielle........	1,054,000
4	Id. d'acide sulfurique..........	340,000
2	Id. de crême de tartre........	90,000
2	Id. de sel de Saturne..........	11,000
1	Id. de sulfate de cuivre, ou vitriol bleu............................	200,000
7	Filatures de coton.................	50,000
2	Papeteries.........................	30,000
1	Fabrique de papiers peints...........	13,000
13	Imprimeries	22,000
2	Fabriques d'amidon.................	23,000
2	Brasseries de bière	20,000
2	Fabriques d'eaux-de-vie.............	2,800
2	Id. de potasse, soude végétale, cendre gravelée...................	560,000
6	Ateliers de mégisserie et corroyerie....	28,000
4	Fabriques de colle-forte..............	24,000
19	Ateliers de sellerie et de bonneterie...	12,000
7	Fabriques de bonnets façon de Tunis...	120,000
9	Ateliers de passementerie............	33,000
2	Id. de teinture en soie...........	1,300
4	Id. d'ouvrages en voire, os-corne et écaille..................	600
28	Id. d'orfévrerie	38,000
2	Id. de taillanderie	1,120
11	Id. de serrurerie...............	5,500
	A reporter.......	11,141,320 Fr.

	Report	11,141,320 Fr.
4	Ateliers de clouterie................	7,200
7	Id. de coutellerie...............	1,800
1	Id. d'armurerie	400
3	Id. de chaudronnerie...........	26,900
1	Id. de cuivre jaune ou laiton.....	400
1	Fabrique de faïence................	5,000
4	Id. de poterie commune.......	4,000
54	Id. de tuiles..................	50,000
1	Id. de verreries...............	12,000
5	Ateliers de corderie................	10,000
2	Fabriques de blanchîmens..........	3,000
3	Ateliers d'ébénisterie...............	2,800
3	Fabriques de peignes	4,000
10	Id. de liqueurs................	28,000
4	Ateliers de confiseurs...............	37,000
1	Fabrique de corde à boyaux.........	1,100
		11,334,920 Fr.

CHAPITRE IX.

MARSEILLE DE 1815 A 1840.

Retour de l'activité commerciale.—Exagération des affaires et des spéculations.— Crise produite pas cette exagération. — Situation du marché en 1820.— Guerre d'Espagne. — Suppression du droit de course. — Expédition de Morée. — Corsaires barbaresques. — Expédition d'Alger. — Population. — Nombre des patentés. — Constructions dans la ville et la campagne. — Division du territoire. — Agrandissement de la ville. — Consommations. — Droits de douanes. — D'octroi. — De pesage, jaugeage et mesurage. — Poste. — Enregistrement et domaines. — Contributions indirectes. — Caisse d'Epargne. — Faillites. — importations et exportations comparées avec celles de tout le royaume. — Entrepôt. — Valeur des principales marchandises exportées et importées en France et à Marseille. — Mouvement du port. — Provenances et destinations — Navires entrés au Havre, à Bordeaux et à Nantes en 1832 et 1839. — Nombre des armemens de 1740 à 1840.— Navires appartenant au port de Marseille en 1789, en 1803 et 1837. — Marine étrangère. — Pavillons des puissances étrangères à Marseille en 1837, 1839 et 1840. — Part de la marine étrangère et de la marine française dans la navigation de notre port. — Prix du fret par navires français et étrangers.— Causes de la cherté relative de la navigation française. — Vœux exprimés à ce sujet. — Navigation à la vapeur à l'étranger, en France et à Marseille. — Paquebots du Levant. — Service direct entre Marseille et Alexandrie. — Nécessité d'une correspondance avec la Syrie. — Réformes et améliorations. — Paquebots de la Corse. — Avantage d'une troisième ligne sur l'île Rousse. — Paquebots transatlantiques — Demande d'une ligne de bateaux à vapeur entre Bourbon et Suez. — Résumé du livre Ier.

§ I. — *Aperçu historique de sa situation commerciale.*

La malheureuse situation de Marseille, sous l'empire, explique l'enthousiasme que cette ville fit éclater à la chute de Napoléon. L'avenir apparut aux Marseillais sous les couleurs les plus brillantes. La paix leur rouvrait les mers, sources trop long-temps taries de leurs antiques richesses; leurs navires allaient revoir ces rives lointaines où leur imagination ardente leur promettait des bénéfices sans bornes; enfin renaîtrait cette *franchise* dont la tradition leur exagérait l'influence sur leur prospérité passée.

Mais depuis la révolution tout était changé : la franchise du port, qu'on essaya de rétablir, ne pouvait concorder avec le système prohibitif adopté par toutes les puissances, et surtout avec les

nombreuses et importantes relations que Marseille avait nouées avec le reste de la France, et pour lesquelles la liberté et la rapidité étaient le premier besoin. Il fallut se contenter du régime des entrepôts.

Quoi qu'il en soit, Marseille vit renaître sur ses quais le mouvement et l'activité; de nombreux navires furent armés, et au bout de quelques mois sillonnèrent toutes les mers. Les immeubles reprirent leur valeur presque anéantie pendant la guerre. Tels seront toujours les bienfaits de la paix.

Les registres tenus aux barrières établies à Septèmes jusqu'au moment de la suppression de la franchise du port, nous fournissent les moyens d'apprécier l'importance des relations entre Marseille et l'intérieur de la France par la voie de terre. En 1816, le nombre des charrettes et des voitures sorties de la ville et sujettes à la vérification au passage de Septèmes, s'élevait, dans une semaine ordinaire, à 602, savoir :

112 charrettes à un collier.
97 — à deux.
152 — à trois.
101 — à quatre.
46 — à cinq.
10 — à six.
84 voitures publiques portant des marchandises et des voyageurs.

Admettant 600 kilogrammes par collier, il suit que le commerce de Marseille expédiait pour la France, en sept jours, 17,472 quintaux métriques environ, ce qui équivaut à-peu-près à la cargaison de huit navires de 100 tonneaux chacun.

Là n'étaient point comprises les expéditions faites par le bureau de la Penne et dirigées sur la basse Provence.

L'activité se porta surtout vers le commerce maritime et vers la spéculation sur les produits exotiques. Marseille voyait avec joie le mouvement renaître dans son port. Le *Moniteur* du 4 décembre 1815, disait : « On écrit de Marseille, à la date du 15 novembre :
» depuis deux jours il est entré dans notre port plus de vingt bâ-
» timens de toute grandeur et richement chargés. Déjà *on ne*
» *trouve plus aucun magasin à louer* dans tout le beau quartier
» de Rive-Neuve. Avant-hier, douze bricks poussés par le vent
» d'Est étaient en vue; l'approche de cette riche escadrille avait at-

» tiré à la place de la Tourette beaucoup de curieux, et chacun » croyait déjà voir renaître l'ancienne prospérité de Marseille. »

A la fin de l'année suivante, l'arrivée à Marseille des produits de la pêche, si long-temps interrompue, imprimait aux affaires un nouvel élan. Le *Moniteur* du 2 décembre 1816, disait : « Trente-huit bâtimens français, arrivés de ces parages, ont déjà déposé dans les magasins de cette ville 120,000 quintaux de morues. »

De nombreuses expéditions furent faites pour toutes nos possessions coloniales. « Nous jouissons, écrivait-on de Marseille, nous jouissons de tous les avantages de l'état de paix que nous avons désiré vingt ans » (1).

La disette de 1817 donna un grand mouvement au commerce des grains à Marseille (2) et augmenta l'activité de son port. Méhémet-Ali, pacha d'Égypte, à peine instruit que les blés manquaient en France, se hâta d'envoyer à Marseille dix mille charges de froment et quarante mille charges de légumes secs. Il ordonna à ses agens dans notre ville de faire des distributions gratuites aux pauvres, à l'arrivée de chaque cargaison (3). Mais bientôt l'abondance revint et avec elle la baisse des prix. Cette baisse inattendue causa de nombreuses pertes sur notre place; d'un autre côté, les expéditions de toutes sortes de marchandises faites pour l'Amérique et pour les colonies françaises avaient été trop nombreuses, trop précipitées et en général mal combinées. Il résulta de ces diverses causes, en 1819, de graves perturbations dans le commerce de Marseille. Des craintes exagérées se répandirent dans toute l'Europe sur la solidité de nos négocians (4). Les transactions tombèrent dans un état de langueur extraordinaire; les marchandises encombraient les magasins et ne trouvaient pas d'acheteurs.

La baisse générale des prix de tous les articles arrêtait toutes les opérations, ralentissait le mouvement de notre navigation, et faisait, dit le *Journal de Marseille* du 1er janvier 1820, d'*énormes brèches aux fortunes*. « On peut dire, ajoutait cette feuille, que » les plus heureux sont ceux qui, à travers tout cela, n'ont perdu » que leur temps.... Nous avons besoin de nous tenir en garde » contre cette funeste manie de vouloir faire fortune tout d'un

(1) *Moniteur* du 19 mars 1817.

(2) Voir le chapitre qui traite de ce sujet.

(3) *Moniteur* du 26 juin 1817.

(4) *Moniteur* du 18 octobre 1819.

» coup, manie qui n'est que trop dans l'esprit d'un siècle avide
» et dépravé.... Ne craignons pas de répéter une vérité triviale :
» la véritable source de la prospérité d'un négociant, c'est la pru-
» dence et l'économie... Les fortunes les plus solides sont celles
» qui se forment lentement... Défions-nous de l'appât des spécu-
» lations conseillées en quelque sorte par la facilité d'avoir beau-
» coup de marchandises avec peu d'argent, car le commerce mari-
» time a encore deux grands ennemis à combattre, savoir : le tarif
» de la douane et le système manufacturier pris dans un sens trop
» absolu. »

La situation malheureuse du commerce de Marseille se prolongea pendant l'année 1820. On lisait dans le *Journal de Marseille* du 17 octobre de cette année :

« Les importations se trouvant hors de toute proportion avec les besoins journaliers, et la surabondance paralysant la velléité de spéculer, les marchandises ont en général une tendance à la baisse qui devient habituelle et fâcheuse. Il y a en ville du blé pour deux ans ; des sucres bruts pour l'approvisionnement de la campagne entière ; nos vignobles ont donné une récolte qui a passé toutes les espérances, et il s'en faut que les vins de l'année dernière soient écoulés...

» Les huiles, cet article fondamental, sembleraient devoir échapper à la défaveur commune. Nous sommes dans la saison ordinairement la plus active de la savonnerie, et les froids de janvier 1820 ont dévoré dans presque toute la Provence les produits de plusieurs années ; cependant les huiles baissent.

» Dans les trois derniers mois de l'été, le feu des chaudières a été constant et très-animé ; il en est sorti une quantité surabondante de savon, et les marchés de l'intérieur en ont bientôt regorgé. Il a donc bien fallu ralentir le mouvement, et dès-lors les huiles se sont accumulées sur nos quais. Nos piles en contiennent aujourd'hui de quoi suffire à tous les besoins de l'hiver.

» Dans le nord de la France, la culture des plantes oléagineuses a été poussée avec autant de vigueur que de succès. Dons l'ordre naturel, ce serait une compensation précieuse ; dans l'ordre social, c'est pour notre Provence un malheur de plus. »

Voici comment, dans un article inséré au *Moniteur* du 9 janvier 1821, on appréciait la situation commerciale de Marseille, et l'on s'efforçait de dissiper les craintes qu'elle avait inspirées.

« L'année 1820 a été fatale au commerce... La série des pertes

est constante depuis trois ans... le commerce souffre sans doute, mais les ressources qui lui restent sont immenses.....

» La quantité d'huile de toute espèce qui constitue le dépôt ne s'élève pas à moins de 150,000 millerolles ; à 75 fr. à l'entrepôt, c'est.................................. 11,250,000 fr.

300 cuites de savon existent en fabrique; à 10,000 fr. la cuite....................	3,000,000
Nos greniers regorgent. Il y a en ville 230 mille charges de blé; à 30 fr............	6,900,000
100,000 charges pourront arriver encore..	3,000,000
On compte dans nos magasins 4,000 balles de coton du Levant, et 6,000 de l'Inde ou de l'Amérique ; à 350 fr	3,500,000
1,500 barriques de sucre que nous évaluons à 300 fr...........................	450,000
	28,400,000

» Sans pousser plus loin ce calcul, nous affirmons que la valeur réunie des autres marchandises, telles que les cafés, les sucres raffinés, les laines, les cuirs, les teintures, les fers, les drogueries, et celle d'une infinité de petits articles très-importans par la masse, fourniraient, si nous en faisions le compte, un capital double au moins des grands articles.

» Remarquez que tous ces objets sont payés depuis longtemps, que ce paiement n'a entraîné aucune gène visible, puisque l'escompte est fixé de 3 1/2 à 4 pour % l'an, qu'on ne voit plus la moindre trace de circulation de portefeuille, et enfin que les bons effets qui reposent sur des valeurs effectives sont aussi rares que recherchés. »

En effet, cette crise ne fut que passagère. Marseille est si bien posée pour le commerce, que le maintien de la paix y répandra toujours des trésors, malgré les fautes de ses habitans et celles du gouvernement. Le commerce maritime de la France eut bien à souffrir sous la restauration des lois de douanes si restrictives qui furent adoptées et même exagérées par les chambres, à dater de 1822 ; celui de Marseille fut plus spécialement frappé par leurs mesures aveugles et prohibitives; cependant ses progrès, quoique lents, quoique bien inférieurs à ceux que lui réservait le régime un peu plus libéral de 1830, n'en furent pas moins réels et sen-

sibles. Nous en suivrons bientôt les diverses phases dans ce chapitre et dans ceux des 3e, 4e et 5e livres.

La guerre d'Espagne, entreprise de concert avec les puissances continentales et malgré l'Angleterre, inspira quelques craintes de rupture avec cette dernière. Il en résulta sur notre place une hausse générale dans le prix des denrées coloniales qui donna une activité nouvelle aux spéculations et aux transactions.

Mais ces craintes n'étaient pas fondées : l'Angleterre connaît les forces de la France ; elle ne l'attaquera jamais qu'avec le secours de toute l'Europe.

Le gouvernement français, pendant cette guerre, donna un bel exemple et prit une noble initiative. Il renonça au droit de course sur les navires espagnols, et refusa les lettres de marque qui lui furent demandées.

Quand donc cet exemple sera-t-il suivi par les autres nations ? jusques à quand des peuples qui se disent civilisés garderont-ils cet héritage des plus mauvais jours de la barbarie ? Si la guerre respecte les propriétés particulières sur terre, pourquoi ne les respecte-t-elle pas sur mer ?

En 1828, l'expédition de Morée donna quelque activité à notre port ; il fournit pour les transports 155 bâtimens, dont 21 étrangers, nolisés au prix de 16 fr. le tonneau pour les français, et de 12 fr. pour les étrangers (1).

§ II. — *Expédition d'Alger.*

A cette époque, nos différends avec Alger avaient donné une grande extension aux armemens des corsaires barbaresques. Les navires de commerce ne pouvaient plus naviguer dans la Méditerranée qu'en convois escortés par les vaisseaux du roi, et sortant du port de Marseille les 15 et 30 de chaque mois, quelquefois même une seule fois par mois.

La glorieuse expédition d'Alger mit un terme à ce déplorable état de choses. Marseille contribua puissamment au succès par la rapidité que ses ressources de tout genre permirent de donner aux préparatifs de cette grande et féconde entreprise.

Au mois de février 1830, le gouvernement exprima le désir de connaître combien de navires on pourrait se procurer à Marseille

(1) *Moniteur* du 9 octobre 1828.

pour le transport du personnel et du matériel d'une grande armée.

Il fut reconnu à cette époque que le port de Marseille pouvait offrir :

177 navires, jaugeant environ..............	32,000 Tx.
et qu'on pourrait obtenir en peu de temps des ports circonvoisins,	
150 bâtimens pouvant jauger..............	28,000
327 navires en tout, jaugeant environ.......	60,000 Tx.

Marseille présentait en outre des approvisionnemens nombreux et de toute espèce pour les besoins des départemens de la marine et de la guerre.

Le 21 février, le ministre de la marine donna la première impulsion. Dix jours après la réception de ses ordres, tout ce qui se trouvait disponible était absorbé par un affrétement s'élevant à

21,349 tonneaux en bâtimens français,

et à 9,546 tonneaux en navires étrangers.

30,895 Tx. En tout 160 navires. Ce nombre ne pouvant suffire aux besoins de l'expédition, un appel fut fait aux principaux ports de l'Italie, qui eurent bientôt fourni, du 18 mars au 30 avril, 197 transports, jaugeant ensemble 40,444 tonneaux. On eut donc, en réunissant à ce chiffre celui des affrétemens faits précédemment, 357 transports formant en totalité 71,339 tonneaux.

Tous ces transports, entièrement armés, équipés et installés avec une rapidité merveilleuse, appareillerènt du port de Marseille dans la première quinzaine de mai, pour aller rallier l'armée navale du port de Toulon.

Avant leur départ de Marseille, tous les transports, visités avec soin, furent affectés, suivant leur tonnage ou leurs qualités particulières, aux divers services de l'armée expéditionnaire. Ils furent classés en trois séries distinctes, qui présentèrent les résultats suivans :

1re *Série*. Infanterie.	32	transports, jaugeant		7,357 Tx.	ayant embarqué 4,652 militaires.
2e *Série*. Cavalerie.	206	id.	id.	35,771	ayant embarqué 3,954 chevaux
	15	id.	id.	3,685	ayant pris les fourrages pour la réserve de la cavalerie.
3e *Série*. Bagages..	104	id.	id.	24,526	ayant embarqué les vivres, les bagages et le Matériel de l'armée.
	357	transports, jaugeant		71,339 Tx.	

Un vaste arsenal avait été improvisé sur la Canebière. Par la *porte de terre*, les agens du département de la guerre livraient à ceux de la marine les nombreux bagages, les vivres, le matériel, les projectiles, les munitions de toute espèce, et la marine les enlevait par la *porte de mer* pour les distribuer, les classer, les arrimer à bord des transports de la troisième série.

Une ressource bien précieuse à laquelle tenait peut-être le succès de l'expédition fut encore fournie par la place de Marseille. Il fallait réunir des moyens de débarquer avec sûreté le personnel et le matériel de l'armée sur le sol africain. Cette côte si difficile, si fertile en naufrages, était inabordable pour l'armée navale et pour les transports; un débarquement spontané ne pouvait être fait que par des embarcations solides et légères, tirant peu d'eau, et capables de s'approcher du rivage ennemi.

Les agens envoyés en Espagne pour se procurer ces bâtimens ayant complètement échoué dans leur mission, Marseille eut bientôt fourni par ses propres ressources et par celles de son voisinage:

62 bateaux-bœufs,
39 bateaux, dits de l'Ile,
24 bateaux catalans,

En tout 125 bateaux bien armés, ayant à bord plus d'un mois de vivres et pouvant parfaitement servir pour un coup de main, ainsi que l'expérience le prouva.

La difficulté était de sauvegarder ces frêles embarcations contre

les dangers de la traversée de Toulon à la côte d'Afrique. Tous ces bateaux, habitués à une navigation côtière, se hasardèrent dans la haute mer. Des équipages doublement courageux, commandés par de jeunes timoniers choisis dans la marine royale, résolurent le problême de cette aventureuse traversée, problême dont l'heureuse solution étonne encore nos marins les plus expérimentés.

Les bateaux et les transports dirigés de Marseille sur Toulon employèrent un effectif de 5,180 hommes.

Trois mille huit cent trente-cinq ouvriers furent occupés à ces vastes préparatifs pendant les mois de mars, avril et mai 1830; savoir : 1,785 par la marine, et 2,050 par le commerce, pour le radoub, le calfatage et le doublage de 305 navires et bateaux affrétés pour l'expédition.

Si l'on considère que depuis long-temps Marseille contribuait largement aux levées de marins pour le service de l'État, on a lieu de s'étonner que dans moins de deux mois elle ait pu satisfaire aux nombreux armemens improvisés dans son port, et envoyer en même temps à Toulon tous les marins demandés pour l'armée navale. Notre cité seule pouvait offrir de pareilles ressources; aussi, lorsqu'au bout de quarante jours le *Sphinx* revint apprendre à la patrie le triomphe de ses valeureux enfans, Marseille put mêler à sa joie un légitime orgueil et revendiquer sa part dans cette nouvelle gloire de la France (1).

Depuis cette époque, Marseille n'a cessé de grandir en importance, en richesse, en population ; ouvrant chaque jour de nouvelles voies à son commerce, elle a conquis le premier rang parmi les villes maritimes du royaume.

§ III. — *Population*.

La population s'est accrue rapidement.

On a vu qu'en 1778 elle était de 90,056 habitans.

En 1789, de 140,000 habitans, d'après M. le chevalier de Girard, et de 90,000 suivant Necker, qui ne tenait pas compte de la population flottante, et non plus sans doute de celle de la banlieue.

Le chiffre de M. de Girard doit être exagéré ; la vérité me paraît être dans celui de la *Statistique des Bouches-du-Rhône*,

(1) Rapport de M. Peragallo, officier du commissariat de la marine, inséré dans le répertoire des travaux de la *Société de Statistique de Marseille*, tome I.

qui porte le nombre des habitans de la commune de Marseille, à cette époque, à 106,585.

En 1801	ce nombre était	de	90,500 (1)
1813	—	de	80,000
1818	—	de	102,217 (2)
1822	—	de	120,000
1832	—	de	145,000
1837	—	de	148,597, dont 26,000 dans

la banlieue (3).

Le même progrès se fait remarquer dans la population industrielle dont voici le chiffre depuis 1827.

Nombre des patentés.

En 1827	5,274
1828	5,579
1829	5,563
1830	5,783
1831	6,524 (4)
1832	6.103
1833	6,220
1834	6,603
1835	7,019
1836	7,646
1837	7,742
1838	7,991
1839	7,859
1840	7,930
1841	8,162

A Paris, le nombre des patentés est de 34,000.

(1) *Moniteur* du 22 vendémiaire an IX.

(2) *Annuaire du bureau des Longitudes*, 1819.

(3) *Moniteur* du 23 janvier 1837.

(4) Il est à remarquer, pour l'année 1831, que l'on a procédé alors à un recensement général, et que beaucoup de commis, courtiers marrons, etc., ont été compris aux rôles par suite de faux renseignemens. Les vrais patentables n'ont pas dû présenter un nombre aussi élevé que celui de 6,524.

§ IV. — *Constructions.*

Le nombre des maisons bâties dans la ville était, en 1778, de 7,478;

En 1810, de 10,150;
En 1822, de 10,362;
En 1832, de 11,026, dont 570 usines.

Les maisons de campagne étaient au nombre de 4,187 en 1778, et de 8,350 en 1800 (1), formant, comme au temps de Jules-César, une seconde ville au milieu des champs : *Urbs alia per campos sparsa*.

Voici la division du territoire :

Terres labourables, jardins et oliviers..	5,500 hectares.
Prairies...........................	1,000
Vignes............................	4,500
Bois..............................	20
Montagnes	6,000
Villes, hameaux, chemins et ruisseaux..	6,894
	23,914 hect.

L'accroissement du nombre des maisons en ville est plus considérable qu'on ne le croirait à l'aspect des chiffres qui précèdent ; il n'en résulterait, en effet, de 1800 à 1822, qu'une augmentation de 212 constructions, et pourtant on lit dans le *Journal de Marseille* du 12 octobre 1822, que, de 1815 à 1822, 720 maisons nouvelles ont été bâties dans la ville. Cette contradiction apparente provient sans doute de ce que le recensement de 1800 comprend les églises, presbytères, couvens, hospices, habitations des consuls et autres édifices exempts de l'impôt foncier. D'ailleurs, si les particuliers construisent des maisons, l'administration en détruit pour agrandir et aligner les voies de circulation.

On peut, au reste, suivre dans l'état suivant, puisé à des sources officielles, le progrès réel des constructions pendant les quinze dernières années, et en conclure que le nouveau recensement produira un total beaucoup plus élevé que celui porté ci-dessus pour 1832.

Voici le relevé des constructions et reconstructions autorisées

(1) *Moniteur* du 22 vendémiaire an IX.

aux bureaux des travaux publics de la mairie et de la préfecture, depuis 1826. Les chiffres réels sont supérieurs à ceux que présente ce tableau, car beaucoup de propriétaires et d'entrepreneurs négligent de demander l'autorisation de bâtir ; quelquefois une seule permission s'applique à plusieurs constructions.

Nombre des constructions, reconstructions et exhaussemens autorisés de 1826 *à* 1840.

Années.	Constructions.	Reconstructions et exhaussemens.
1826	70	30
1827	103	29
1828	90	25
1829	93	24
1830	52	21
1831	63	26
1832	109	42
1833	114	56
1834	202	74
1835	152	75
1836	153	98
1837	135	65
1838	162	80
1839	112	88
1840	92	191
	1,702	924

Ainsi, depuis 1826, Marseille a vu s'élever, reconstruire, exhausser ou agrandir plus de 2,617 maisons, auxquelles les sommes affectées ne peuvent être évaluées à moins de trente millions.

La ville, trop étroite pour une population toujours croissante, non-seulement par suite des naissances, mais plus encore par suite du grand nombre d'étrangers qui accourent de toutes les parties du monde pour y jouir de ses lois libérales, y former des établissemens, y nouer des relations ; la ville, dis-je, s'agrandit de tous côtés, de beaux quartiers s'élèvent à toutes ses avenues; les rues qui ont remplacé depuis si peu de temps les campagnes vers le Chapitre, Longchamp, la Croix-de-Reynier, la Plaine, Notre-Dame-

du-Mont, les portes de Rome et de Paradis, jusqu'à Notre-Dame-de-la-Garde, forment une nouvelle et grande ville autour de l'ancienne, qui elle-même porte le nom de nouvelle, relativement aux quartiers situés au nord de la Canebière et du port.

§ V. — *Consommations.*

Le mouvement de progression éclate avec encore plus d'évidence dans le tableau suivant des principales consommations de la ville de Marseille, de 1811 à 1840.

On verra, dans la décroissance rapide du chiffre de tous les objets, de 1811 à 1813, une preuve de plus du large vide opéré chaque année dans notre population par la stagnation du commerce et par une effroyable consommation d'hommes pendant les guerres de l'empire. A partir de la paix, si l'on en excepte l'année de disette de 1817, le mouvement ascendant se manifeste dans tous les articles et ne s'arrête plus. C'est surtout dans les objets nécessaires à l'industrie, le charbon de pierre, par exemple, que ce progrès est plus sensible. Il y a cependant dans ce progrès une exception qu'il faut indiquer. Chose affligeante ! la consommation de la viande de boucherie ne suit pas l'accroissement de la population; il y a même décroissance dans la partie essentielle de cette alimentation. En 1822, l'octroi a constaté l'entrée de 142,889 moutons, et en 1840, seulement de 124,539. La même diminution se ferait remarquer dans la consommation des bœufs, sans l'utile service des bateaux à vapeur qui amènent à Marseille ceux du Languedoc. C'est là un fait déplorable, d'autant plus déplorable qu'il est l'ouvrage du gouvernement et des chambres, auxquels la nation a le droit de reprocher le maintien des tarifs qui rendent presque impossible l'introduction des bestiaux étrangers. Ces tarifs, en établissant la perception par tête et non au poids, sont particulièrement préjudiciables aux départemens méridionaux. Le droit peut, à la rigueur, être supporté par des bestiaux d'une grande taille et d'un grand poids; ce sont ceux qui entrent en bien petite quantité par les frontières du Nord; mais ceux du Piémont, qui seraient d'un si grand secours pour l'alimentation des populations méridionales, ont une petite taille, et par conséquent un poids léger qui rend prohibitif le droit de douanes qui les frappe.

N'y a-t-il pas une sorte de barbarie à refuser à la masse

des consommateurs d'une nation comme la France une nourriture saine et fortifiante? En Angleterre, en Allemagne, les ouvriers, les laboureurs travaillent plus et mieux qu'en France; tout le monde sait que cela provient de ce qu'ils sont mieux nourris.

Le prix toujours croissant de la viande de boucherie dans toute la France prouve que les éleveurs de bestiaux n'ont pas justifié la protection dont ils sont l'objet au détriment des consommateurs et des commerçans: Il est évident qu'ils ne peuvent suffire aux besoins de la consommation; on est obligé d'enlever aux travaux de l'agriculture des bœufs maigres et chétifs, et un nombre toujours plus fort de vaches pour les livrer à la boucherie.

Qu'on n'invoque donc pas l'intérêt de l'agriculture; d'ailleurs, le laboureur livré à de si rudes travaux a besoin plus que tout autre que la viande soit à bon marché.

Des pétitions sont adressées aux chambres sur ce grave sujet; les plaintes sont générales, universelles. La chambre des pairs, foyer de tant de lumières et d'expérience, conservatrice de tous les droits et de tous les intérêts, a donné la première l'éveil au gouvernement, en prenant ces réclamations sous sa haute protection. La chambre des députés qui, après une discussion inqualifiable, les avait repoussées, a fini par en reconnaître la justice. Le gouvernement a promis un projet de loi.

Le remède est urgent, le mal fait chaque jour de nouveaux progrès. Espérons qu'à la prochaine session les chambres seront saisies d'une proposition sur ce grave sujet; indépendamment du bien qui en résultera pour toutes les classes de la population (car une diminution sur le prix de la viande équivaudrait à un énorme dégrèvement d'impôt), cette mesure peut avoir les plus heureux effets sur notre commerce. Les États dont nous admettons les bestiaux sont prêts à concéder en échange la libre introduction de nos produits. Qu'on n'ajourne donc pas davantage une modification de tarif qui intéresse à un si haut degré la santé et le bien-être des classes laborieuses, et qui doit contribuer largement aux développemens de notre commerce.

TABLEAU des principales Consommations

OBJETS DE CONSOMMATION.	UNITÉS.	1811.	1813.	1817.
Vins	hectolitres...	119,906	111,060	93,082
Eaux-de-vie	—	1,421	760	897
Huiles de toute espèce.	—	151,360	121,750	126,454
Farines blutées (2)	qx m. de 100 k	»	»	»
Id. non blutées	—	»	»	»
Bœufs, vaches	têtes	3,320	2,894	4,753
Veaux	—	577	479	883
Moutons, brebis	—	97,203	93,261	116.975
Agneaux, chevreaux	—	20,236	17,942	21,653
Porcs	—	2,894	2,413	2,896
Poissons frais (3)	qx m. de 100 k	13,932	13,115	»
Id. salé ou mariné.	—	»	»	»
Foins	—	26,743	19,641	24,233
Paille	—	16,010	14,231	13,957
Avoine	hectolitres...	48,288	30,075	58,089
Bois à brûler	qx m. de 100 k	164,156	119,892	187,591
Charbon de bois	—	61,940	55,207	61,898
Id. de pierre	—	151,920	103,629	168,395
Chaux	—	39,705	28,066	35,132
Plâtre	—	34,515	26,759	40,182
Pierres dures	50 c. carrés..	»	»	»
Id. tendres	blocs	»	»	»
Planches de caisserie.	douzaines	101,699	47,998	406,235
Bois de charpente	mètres cour..	»	»	»
Suif	kilogrammes.	»	»	»
Soudes	qx m. de 100 k	»	»	»

(1) Les chiffres de ce tableau émanent de l'administration de l'octroi, à l'exception de ceux concernant les poissons qui ne sont pas compris au tarif.

(2) Jusqu'en 1834 les farines blutées et non blutées ont été confondues dans le même chiffre.

de Marseille, de 1811 *à* 1840 (1).

1822.	1826.	1833.	1836.	1839.	1840.
140,081	154,235	168,708	188,908	203,175	198,846
588	538	444	970	899	972
1,356	246,772	311,876	321,944	315,323	377,714
193,946	193,580	224,991	55,715	57,088	51,902
»	»	»	171,345	173,602	190,512
5,409	5,531	6,681	7,019	7,319	7,230
1,147	1,264	1,595	1,661	1,735	1,853
142,889	123,456	119,856	116,872	126,268	124,539
34,649	33,535	28,323	24,862	30,291	28,606
3,624	3,583	3,645	3,743	2,779	3,020
»	15,300	14,500	21,837	21,271	18,023
359	57	»	»	»	79,238(4)
23,365	26,514	36,953	37,923	48,271	50,165
19,149	23,901	31,945	29,693	36,344	35,690
21,044	33,912	40,096	37,619	43,973	33,367
232,879	252,186	239,617	287,907	242,179	224,865
87,957	86,338	86.082	97,021	93,713	111,145
204,683	280,711	361,169	429,037	423,077	437,117
54,845	64,170	94,725	111,118	89,258	97,520
84,304	100,191	128,548	185,851	151,004	170,385
»	»	»	152,393	187,140	154,038
»	»	»	55,461	41,760	45,666
170,710	224,233	186,918	220,838	227,497	228,587
294,639	561,781	962,148	543,038	954,183	974,155
»	»	»	606,749	474,588	983,338
»	»	»	238,765	211,438	236,087

(3) C'est le produit de la pêche constaté par les peseurs publics.

(4) Morues comprises.

§ VI. — *Droits de Douanes et autres contributions*

Pour ne négliger aucun des élémens qui peuvent servir à apprécier le mouvement ascendant de la richesse publique à Marseille, jetons un coup-d'œil sur les revenus de la douane, de l'octroi, de la poste et des autres contributions indirectes. Je donne aussi comme point de comparaison les revenus de la douane de Bordeaux, de Nantes et du Havre.

Un fait ressort de ce tableau, c'est que le commerce de Nantes est stationnaire et celui de Bordeaux en rapide décadence. Deux ports seulement sont en progrès, celui du Havre dans l'Océan, celui de Marseille dans la Méditerranée. Cela prouve la vérité de ce que j'ai déjà dit et de ce qu'on ne saurait trop répéter : C'est que le commerce tend à se concentrer, cela est inévitable et cela est bien, parce que le commerce ne peut faire de grandes choses que là où il a un grand marché, de grands débouchés et de grands capitaux. Le gouvernement a donc fait une faute lorsque, dans un faux sentiment de justice distributive, il a dépensé des sommes énormes pour améliorer une foule de petits ports qui ne peuvent rien ajouter à la prospérité générale du pays, tandis que s'il les avait employées entièrement au Havre ou à Marseille, il aurait augmenté dans de magnifiques proportions la grandeur et la puissance commerciales de la France. Les hommes qui ont ordonné des dépenses ainsi disséminées ont prouvé qu'ils étaient complètement ignorans des lois du commerce et de son histoire. On peut bien éparpiller les trésors de l'Etat, mais le commerce ne s'éparpille pas ; l'exemple de tous les peuples, dans le présent comme dans le passé, est là pour prouver que les nations n'ont besoin pour s'enrichir que d'un ou de deux ports considérables, suivant leur configuration géographique.

En 1810, les droits de toute sorte perçus par la direction des douanes de Marseille se sont élevés à 4,993,085 fr. ; en 1815, à 6,701,000 fr.

TABLEAU Comparatif des droits de Douanes de toute espèce, y compris ceux de consommation sur les Sels, perçus dans les ports de Bordeaux, Nantes, le Havre et Marseille, pendant chaque année de 1820 *à* 1840.

ANNÉES.	BORDEAUX.	NANTES.	LE HAVRE (1)	MARSEILLE.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1820.	17,857,897	11,249,922	17,363,780	14,147,073
1821.	15,059,841	10,778,699	17,682,295	12,821,870
1822.	16,030,118	11,092,124	19,224,977	15,518,583
1823.	12,668,841	10,331,470	17,960,817	14,997,002
1824.	14,483,900	11,808,236	24,862,752	20,028,954
1825.	13,147,968	11,352,102	19,082,045	20,834,193
1826.	13,861,638	14,281,788	24,765,529	22,018,499
1827.	13,122,672	14,302,295	22,174,173	21,839,520
1828.	14,341,387	15,330,892	23,476,635	24,315,402
1829.	14,478,740	13,883,739	26,194,558	21,620,290
1830.	13,421,724	11,500,271	23,156,815	23,249,621
1831.	13,761,953	15,100,374	22,410,689	23,940,301
1832.	13,152,392	12,546,907	26,947,535	28,946,184
1833.	12,924,941	11,593,910	25,238,758	28,328,155
1834.	12,809,811	10,800,382	21,179,289	27,498,776
1835.	12,869,891	9,930,361	17,489,427	26,147,527
1836.	12,619,491	9,585,963	16,664,014	27,074,936
1837.	13,390,393	10,881,244	18,814,276	28,631,876
1838.	12,353,867	10,903,613	20,272,952	30,115,055
1839.	12,112,252	10,357,611	17,305,873	29,624,844
1840.	12,661,165	11,125,501	24,191,444	30,237,485

(1) La diminution qui se remarque dans les droits de douanes perçus au Havre, à partir de 1834, provient des acquittemens à Paris, depuis la création des entrepôts dans cette ville.

Si l'on juge de l'importance de notre commerce extérieur par le tableau qui précède, on voit qu'elle a quintuplé depuis 1814.

Droits d'Octroi.

1819	1,638,457 fr.
1820	1,646,807
1821	1,703,691
1822	1,730,763
1823	1,680,779
1824	1,875,169
1825	1,703,746
1826	1,765,730
1827	1,842,481
1828	1,767,625
1829	1,678,606
1830	1,756,238
1831	1,834,249
1832	2,223,455
1833	2,447,648
1834	2,465,658
1835	2,321,604
1836	2,624,869
1837	2,560,547
1838	2,908,593
1839	3,271,613
1840	3,361,341 (1)

L'octroi de Paris, en 1840, a perçu 29,905,542 francs, dont 11,369,509 sur les boissons.

Droits de Pesage, Jaugeage et Mesurage.

Les produits de cette régie, qui perçoit un droit sur toutes les marchandises dont on veut constater officiellement le poids ou le volume, prouvent d'une manière moins complète il est vrai que la douane, mais non moins certaine, l'activité des transactions sur notre place.

(1) La taxe additionnelle sur le pain et les farines est comprise dans ces nombres pour 211,196 fr. en 1838; 601,245 en 1839, et 627,591 en 1840.

En 1813	ces produits	s'élevaient	à	172,022 fr.
1832	—	—	à	477,734
1834	—	—	à	386,166
1835	—	—	à	338,286
1836	—	—	à	431,059
1837	—	—	à	440,513
1838	—	—	à	451,423
1839	—	—	à	491,856
1840	—	—	à	411,930

L'année 1835 présente une sensible diminution par suite du choléra qui vint fatalement arrêter toutes les opérations commerciales.

Le commerce des grains est celui qui contribue le plus aux recettes ci-dessus.

Poste.

Le produit de la taxe des lettres à Marseille a été :

En 1823, de........	592,776 fr.
1828, de........	686,045
1832, de........	698,701
1838, de........	908,940
1839, de........	888,879
1840, de........	896,702

Reconnaissons ici que l'augmentation des revenus de cette administration est due en partie aux améliorations qu'elle n'a cessé depuis plusieurs années d'introduire dans son service. En ce moment (juin 1841), elle s'occupe d'organiser un double départ quotidien entre Marseille et Toulon, afin que le commerce de notre ville reçoive plus tôt les dépêches qui arrivent à Toulon par les paquebots à vapeur.

Enregistrement et Domaines.

Les revenus de cette administration font connaître par leurs variations celles qu'éprouvent les transactions de tout genre.

Voici l'état des recettes opérées à Marseille pendant les onze dernières années :

En 1830..................	1,736,803 fr.
1831..................	2,087,912
1832..................	1,692,288
1833..................	1,971,243
1834..................	2,166,219
1835..................	2,042,468
1836..................	2,706,404
1837..................	2,429,035
1338..................	2,573,284
1839..................	2,419,792
1840..................	2,232,258

Contributions indirectes.

Les produits perçus dans la ville de Marseille constatent l'accroissement des consommations atteintes par les droits indirects. L'augmentation la plus sensible porte sur le tabac, qui a produit, en 1830, 1,177,682 fr., et en 1840, 2,019,004 fr. On remarque une diminution considérable dans l'année 1831; elle provient de l'abaissement du tarif des droits d'entrée, de consommation et de détail sur les boissons que le gouvernement et les chambres ordonnèrent à partir de cette année.

En 1830..................	2,921,745 fr.
1831..................	2,260,287
1832..................	2,418,257
1833..................	2,606,776
1834..................	2,831,527
1835..................	2,844,395
1836..................	3,094,414
1837..................	3,242,284
1838..................	3,446,109
1839..................	3,558,444
1840..................	3,677,540

Je ne présente pas ici les chiffres des contributions directes, parce que leurs bases n'étant pas variables, ils ne peuvent servir à faire connaître le mouvement des transactions et des consommations. Ceux que je viens d'exposer donnent une idée des sommes énormes que Marseille verse chaque année au trésor public, et par conséquent de ses titres à la protection du gouvernement et à une

large part dans les grands travaux d'utilité publique. Il importe à tous d'améliorer la situation d'une ville qui enrichit la France et de veiller à ce qu'elle ne soit pas déshéritée au profit de l'étranger des avantages commerciaux qu'elle a dus jusqu'à ce jour à sa position, et qu'elle perdra bientôt, si on ne s'empresse de la relier au Rhône par un chemin de fer et d'améliorer la navigation de ce fleuve. Je reviendrai sur ce sujet.

§ VII. — *Caisse d'Épargne.*

Les opérations de la caisse d'épargne sont le thermomètre de la prospérité et de la moralité des classes ouvrières, et de la situation du commerce. On peut être assuré que les années où les dépôts sont considérables, sont des années de paix, d'abondance et de travail. Leur diminution coïncide toujours avec les crises commerciales ou politiques et annonce que la méfiance de l'avenir s'empare des esprits.

Marseille a été dotée de cette utile institution en 1821 par le zèle de ses principaux citoyens. Des succursales ont été établies à Aix en 1825, à Arles et à La Ciotat en 1840. Voici le mouvement des dépôts et des remboursemens :

	Dépôts.		Remboursemens.	
En 1821.....	35,283 fr.	» c.	1,504 fr.	50 c.
1822.....	83,281	»	9,763	65
1823.....	119,395	»	26,136	70
1824.....	136,978	»	86,224	54
1825.....	165,018	»	38,418	83
1826.....	230,454	»	73,692	62
1827.....	297,589	80	97,496	04
1828.....	325,196	15	138.191	89
1829.....	407,516	45	157,492	48
1830.....	269,753	35	607,184	53
1831.....	1,234	75	161,909	80
1832.....	118,195	»	16,270	29
1833.....	263,645	»	63,342	26
1834.....	435,380	»	184,724	47
1835.....	766,199	»	310,122	38
	3,655,118	50	1,972,474	98

	Dépôts.		Remboursemens.	
Report. .	3,655,118 fr.	50 c.	1,972,474 fr.	98 c.
1836. . . .	1,218,216	39	518,549	70
1837.	1,363,036	60	891,948	12
1838.	2,335,173	56	910,513	83
1839.	2,557,234	75	1,827,134	02
1840.	3,195,426	58	2,087,161	07
	14,324,206 fr.	38 c.	8,207,781 fr.	72 c.

Le montant des dépôts était donc au 31 décembre 1840 de 6,116,424 fr. 66 c.; le nombre des déposans était de 6,001, divisés ainsi qu'il suit :

Ouvriers	2,568
Domestiques	1,537
Employés.	442
Militaires et marins.	406
Professions diverses.	421
Mineurs	584
Sociétés de secours mutuels. . . .	43
	6,001

La classe des ouvriers domine dans ce tableau; le dernier article, *Sociétés de Secours mutuels*, est digne d'attention; il en existe quarante-trois ; elles sont toutes composées d'ouvriers de divers métiers; aucune d'elles n'a réclamé le remboursement définitif de ses dépôts en 1840 : c'est une preuve de la confiance qu'inspire la caisse d'épargne aux classes pour lesquelles elle a été plus spécialement fondée.

Ces renseignemens sont empruntés aux rapports successifs de M. Alexis Rostand qui préside avec tant de dévoûment le conseil d'administration depuis un grand nombre d'années (1).

(1) Le nombre des déposans à la caisse d'épargne de Paris était, au 1er janvier 1841, de 118,991; le montant des dépôts, de 70,355,344. Les versemens opérés pendant cette année ont été de 34,796,551 fr.; les remboursemens de 33,978,484 f. L'intérêt de 3 3/4 pour cent.

En 1839, on comptait en France 284 caisses d'épargne et 130 succursales; le nombre des livrets était de 310,843; les crédits de 171,057,904 fr.

D'après un rapport de M. le ministre de l'agriculture et du commerce, Marseille est une des villes où l'accroissement des dépôts est le plus sensible.

§ VIII. — *Faillites.*

Je dois dire, à l'honneur du commerce de Marseille, qu'il est peu de places où les faillites soient moins fréquentes. Il résulte d'un tableau dressé par M. Beuf, au greffe du tribunal de commerce que, de 1808 à 1830, il n'y a eu que 447 faillites. Le terme moyen de chaque année est 19 10/23.

Parmi ces 447 faillites, 40 appartiennent à des maisons de commerce étrangères.

Le chiffre des faillites n'est pas toujours indiqué dans les bilans. Il y en a près de la moitié sur lesquels on ne peut donner que des renseignemens approximatifs.

En voici un aperçu :

Faillites dont le chiffre est au-dessous de 100 mille francs	116
De 100 mille à 500 mille	91
De 500 mille à un million	17
D'un million et au-dessus	9
Sans désignation de chiffres	214
	447

Le montant connu des faillites s'est élevé, suivant le détail ci-après, à 47,327,626 fr., savoir :

Affaires au-dessous de 100 mille francs	5,384,957
— de 100 mille à 500 mille	19,732,353
— de 500 mille à un million	10,797,939
— d'un million et au-dessus	11,412,377
Total donné par les 233 faillites dont le chiffre est connu	47,327,626

Pour avoir la somme totale des 214 faillites dont le passif est ignoré, on ne doit pas supposer qu'elles sont d'une importance égale à celles dont le chiffre est connu. Ces passifs ne peuvent être que minimes, puisque les créanciers gardent le silence et ne demandent pas que les faillites soient suivies. Plusieurs aussi sont terminées amiablement, et ce n'est que par négligence ou ignorance des embarras qui peuvent surgir dans la suite de l'état de faillite maintenu que ces mêmes faillites n'ont pas été révoquées. On peut évaluer à 15,000 fr. au plus chacune de ces 214 faillites. On aura

donc 3,210,000 fr. qui, ajoutés aux 47,327,626 ci-dessus, forment un total de 50,537,626 fr.

Le total approximatif des faillites trouvé, on peut évaluer les pertes que le commerce a subies pendant la période signalée, en cherchant le terme moyen des dividendes ; le voici :

Les dividendes offrent une échelle graduelle de 2 à 60 p. %; les plus souvent répétés sont 10, 15 et 20 p. % ; ceux qui se montrent moins fréquemment sont 2, 4, 30, 40, 50 et 60.

Le terme moyen est de 16/85 p. %, d'où il résulterait que, si la somme totale des faillites s'élève à 50,537,626, le 16/85 de cette somme serait 8,515,590 ; resterait une perte réelle éprouvée par le commerce, dans les vingt-trois années, de 42,022,036 fr.

Il n'est ici question que des faillites déclarées par le tribunal de commerce ; quant aux nombreuses affaires qui se terminent à l'amiable et ne sont pas portées devant le tribunal, on ne saurait les faires entrer en ligne de compte. Ce qu'il y de certain, c'est que le nombre de ces suspensions de paiemens est au moins égal à celui des faillites judiciaires.

On a remarqué avec peine que, dans l'espace de vingt-trois années, il n'y a eu qu'une seule réhabilitation.

Cette indifférence fâcheuse des négocians faillis peut être attribuée en partie aux frais et aux difficultés qu'entraînent les formalités judiciaires. Sous ce rapport, comme sous plusieurs autres, il est à désirer que le code de commerce soit promptement révisé (1832).

Je me proposais de faire au tribunal de commerce un travail semblable à celui qui précède pour les années écoulées de 1831 à 1840, avec l'autorisation du président, M. Casimir Roussier; mais il était déjà fait par son laborieux greffier, M. Moreau, qui a bien voulu m'en donner communication.

En voici les principaux résultats :

Pendant ces dix années, le nombre des faillites a été de 242, dont 97 n'ayant pas de passif connu, nous les évaluerons comme dans la période précédente, et pour les mêmes motifs, l'une dans l'autre, à 15,000 fr., dont nous porterons le tiers au passif recouvré.

ÉTAT des Faillites déclarées et maintenues par le Tribunal de Commerce, de 1831 *à* 1840.

ANNÉES.	TOTAL des Faillites de l'année.	FAILLITES dont le passif n'est pas connu.	TOTAL des passifs connus.	PASSIFS recouvrés jusqu'à ce jour.
1831.	32	13	4,259,357	1,057,222
1832.	10	8	205,900	»
1833.	22	12	1,077,475	210,900
1834.	17	8	1,044,997	139,629
1835.	12	5	212,016	40,899
1836.	25	10	1,966,234	1,093,912
1837.	33	20	2,762,639	1,258,178
1838.	25	7	2,562,132	937,029
1839.	32	10	3.092,672	264,555
1840.	34	4	1,543,410	132,103
Totaux	242	97	18,726,832	5,134,427
Pour les 97 bilans non déposés			1,455,000	485,000
			20,181,832	5,619,427

Parmi les 242 faillis dont le bilan a été déposé, on compte :

54 Négocians, banquiers et spéculateurs;

96 Marchands;

92 Fabricans, manufacturiers et industriels.

Le nombre moyen des faillites par année, de 1831 à 1840, a été de 24 2/10 au passif brut de 2,018,183 fr. (1); il avait été, de 1808 à 1830, de 19 10/23, et le passif brut de 2,197,288 fr. Ainsi, le montant du passif a diminué, quoique le nombre des faillites ait augmenté. Cette augmentation pourrait s'expliquer par l'immense accroissement de la population industrielle et des transactions

(1) Dans le passif de cette période se trouve comprise pour plus de deux millions la faillite du receveur général du département, dont la chute se rattache à des causes politiques et financières tout-à-fait étrangères au commerce de notre place. En la retranchant de ce passif, on réduit la moyenne annuelle à 1,800,000 f.

commerciales (1). Toutefois qu'on y prenne garde, elle menace de faire de nouveaux progrès ; les années 1839 et 1840 présentent des chiffres égaux à ceux des années les plus désastreuses. La loi du 28 mai 1838 nous paraît en être en partie la cause. Depuis sa promulgation, on a cessé d'afficher au coin des rues et des places publiques les jugemens du tribunal de commerce, prononçant les faillites. Cette publicité était la terreur des faillis et surtout de leurs familles qui, pour sauver leur nom de cette sorte de carcan, venaient plus souvent qu'aujourd'hui au secours de leurs parens malheureux ou imprudens. On a vu des tentatives désespérées pour empêcher cette flétrissure infligée à des noms placardés en gros caractères dans les lieux les plus fréquentés. Bien des personnes sur le point de faillir reculaient devant cette exposition publique, sanction pénale d'un effet moral immense et dont la suppression a contribué peut-être au grand nombre de faillites déclarées en 1839 et 1840.

Les sommes recouvrées de 1831 à 1840, sur un passif de 20,181,832 fr., étant de 5,619,427 fr., la perte éprouvée par les créanciers a été de 14,562,405 fr., soit 1,456,240 fr. par an (2).

De 1808 à 1830, elle avait été de 1,827,045 fr. par année.

Pour la première période (1808 à 1830), le terme moyen des dividendes distribués a été de 16,85 pour cent. Pour la dernière (1831 à 1840), il a été de près de 28 pour cent.

Remarquons que ces faillites ne frappent pas entièrement la place de Marseille. Il en est beaucoup (particulièrement celles des marchands) dont les créanciers, fabricans et entrepositaires en France ou au-dehors, sont étrangers à notre ville.

On vient de voir un aperçu des pertes du commerce. Que ne puis-je exposer ici celui des bénéfices ! on serait étonné de l'immense création de valeurs dont le pays est enrichi chaque année par l'activité, les lumières et la loyale probité de nos négocians.

§ IX. — *Importations et Exportations.*

L'industrie de Marseille a participé aux progrès que je viens de signaler. Je ferai connaître dans des chapitres spéciaux la situation de chacune de ses branches.

(1) A Paris, en 1840, le nombre des faillites s'est élevé à 826 ; en 1834, à 322 ; le passif, à 49,595,986 fr. 15 c. en 1840, et à 14 millions en 1834.

(2) Un peu plus de 72 pour cent.

J'ai fait le relevé complet des importations et des exportations du commerce avec l'étranger et les colonies dans le port de Marseille, en 1826, 1827, 1828, 1829, 1830; en 1832 et en 1839.

En voici les totaux comparés à ceux du commerce de toute la France, y compris Marseille. Il suit de cette comparaison que notre ville contribuait à la masse des importations du royaume :

Pour un cinquième et 7/10 de 1826 à 1830 ;

Pour un quart et 7/10 en 1832 ;

Pour un quart et 3/10 en 1839.

Et à celles de ses exportations pour un 6e et 9/10 de 1826 à 1830.

Pour un sixième et 3/10 en 1832 ;

Pour un cinquième en 1839.

Il y a progrès aux importations comme aux exportations.

IMPORTATIONS. — *Commerce général* (1).

Valeur des Marchandises venant de l'étranger ou des colonies importées

	EN FRANCE.	A MARSEILLE.
En 1826	738,205,673 fr.	122,647,750 fr.
1827	634,673,246	137,763,275
1828	815,778,396	136,647,185
1829	764,828,678	126,905,008
1830	859,286,187	160,863,432
Totaux	3,812,772,180 fr.	684,826,650
Valeur moyenne par an	762,554,436 fr.	136,965,330 (2)
1832	786,047,150 (3)	166,797,348
1839	946,971,426 (4)	218,882,053 (5)

(1) On entend par *commerce général* celui qui embrasse à l'exportation tous les articles français et étrangers, et à l'entrée tous ceux qui sont importés soit pour l'entrepôt, soit pour le transit, soit pour la consommation. Le *commerce spécial* ne comprend à l'exportation que les marchandises françaises, les produits du sol ou des manufactures de la France, et à l'importation ceux qui sont destinés seulement à la consommation intérieure.

(2) Dans ces sommes, les importations annuelles d'or et d'argent bruts et monnayés sont comprises pour une valeur moyenne de 163,974,036 fr. en France, et de 14,734,576 à Marseille.

(3) Y compris 133,174,809 fr. de numéraire.

(4) Non compris le numéraire dont les entrées constatées sont de 175,222,759 f.

(5) La somme du commerce spécial a été de 134,761,486 fr. pour Marseille, et de 650,600,000 fr. pour la France.

EXPORTATIONS. — *Commerce général.*

Valeur des Marchandises exportées pour l'étranger et les colonies françaises :

	DE FRANCE.	DE MARSEILLE.
En 1826...........	735,150,920 fr.	85,694,967 fr.
1827...........	633,873,207	94,923,803
1828...........	638,494,196	93,435,494
1829...........	666,393,227	100,857,630
1830...........	632,261,538	101,730,290
	3,306,173,088 fr.	476,642,184 fr.
Année moyenne (1)..	661,236,617	95,328,437
1832...........	807,161,131 (2)	128,046,136
1839...........	1,003,300,000 (3)	197,771,190 (4)

Le répertoire des travaux de la *Société Statistique de Marseille* (tome II), renferme un tableau de la valeur des importations et des exportations opérées en 1837 dans notre port par 2,760 bâtimens à l'entrée, et 2,437 à la sortie, d'après lequel les importations se seraient élevées à 273 millions et les exportations à 216 millions. Le nombre des bâtimens annonce qu'il ne s'agit que du commerce avec l'étranger et les colonies, et dans ce cas, ces chiffres doivent être regardés comme exagérés. M. Peragallo, qui les a communiqués à la Société de Statistique, a reconnu lui-même qu'ils n'avaient rien d'authentique ni d'officiel. Dans tous les cas, ils n'ont pas été puisés, comme ceux que je présente ici, à la même source que les documens publiés chaque année par l'administration des douanes, et ne peuvent par conséquent servir d'élément de comparaison entre le commerce de la France et celui de notre ville.

Le tableau suivant du mouvement de notre entrepôt en quantités et en valeurs donne des renseignemens exacts sur le commerce de Marseille depuis 1831.

(1) L'or et l'argent bruts et monnayés figurent dans la valeur moyenne de ces cinq années pour 4,734,424 fr. aux exportations de Marseille, et pour 70,571,540 f. à celles de toute la France.

(2) Y compris le numéraire pour 110,878,999 fr.

(3) Non compris le numéraire dont l'exportation de France a été de 77,688,634 f.

(4) Dont 108,064,777 fr. de commerce spécial pour Marseille, et 677,400,000 f. pour la France.

On remarquera sans doute que la valeur des marcharchandises retirées de l'entrepôt en 1832 est supérieure au chiffre que je viens de donner des exportations générales du port de Marseille pour l'étranger et les colonies pendant la même année ; c'est que les sorties de l'entrepôt comprennent, outre les marchandises destinées à l'étranger et aux colonies, celles qui, de l'entrepôt, sont expédiées dans l'intérieur de la France ou dans les ports français de l'Océan et de la Méditerranée. Ces marchandises ne sont pas comprises dans les tableaux précédens. Je leur consacrerai des chapitres spéciaux. Les chiffres que je présente en ce moment n'exposent qu'une partie de la valeur des transactions de notre place. Je m'efforcerai de compléter ces aperçus dans la suite de cet ouvrage.

Un fait ressort néanmoins, dès à présent, de tout ce que nous venons de voir, c'est un progrès immense depuis 1789; ce progrès, sous le rapport commercial, peut se résumer en deux mots: avant 1789, on faisait annuellement à Marseille pour 150 millions d'assurances maritimes; on en fait aujourd'hui pour 400 millions.

Aussi, rien n'égale le coup-d'œil que présentent chaque jour nos quais animés par le mouvement d'une immense population d'ouvriers et de porte-faix arrangeant, nettoyant, remuant ces innombrables productions du globe entier qui couvrent leur surface, et permettent à peine la circulatiou aux voitures qui viennent les charger, aux négocians, aux courtiers, aux peseurs, mesureurs, jaugeurs, douaniers, etc.; tandis que le vide incessamment formé par des enlèvemens successifs est incessamment rempli par le débarquement des mille navires qui se pressent dans le port.

Ajoutons, pour l'appréciation exacte des chiffres comparés ci-dessus, que ceux relatifs aux exportations et importations de toute la France embrassent le commerce de terre et de mer.

ENTREPOT DE MARSEILLE.

ANNÉES.	QUANTITÉS EN ENTREPÔT, au 1er janvier.	QUANTITÉS ENTRÉES.	VALEUR des Quantités ENTRÉES.	QUANTITÉS Sorties pour la consommation, la réexportation, le transit, et par mutation d'entrepôt.	VALEUR des Quantités SORTIES.
	Kil.	Kil.	Fr.	Kil.	Fr.
1831	»	»	98,927,527	»	»
1832	42,937,013	257,566,612	149,843,355	256,530,698	146,829,779
1833	55,782,691	182,529,409	135,622,702	174,963,604	132,554,528
1834	63,364,378	191,955,597	136,555,850	183,177,207	129,136,933
1835	72,422,592	179,664,604	130,830,419	190,700,078	131,955,869
1836	61,560,547	254,528,025	157,414,370	226,650,204	151,654,533
1837	74,758,688	235,952,624	154,254,712	228,632,748	150,071,168
1838	83,913,625	250,030,778	145,874,573	241,778,978	150,273,185
1839 (1)	92,432,191	333,872,911	178,179,443	320,515,972	173,182,510
		ENTREPOT DU HAVRE.			
1839	28,676,800	148,281,440	148,288,389	148,118,252	146,706,406
		ENTREPOT DE BORDEAUX.			
1839	16,433,483	43,141,539	64,547,772	44,996,620	53,450,481
		ENTREPOTS DE TOUTE LA FRANCE, Y COMPRIS MARSEILLE.			
1839	222,067,074	714,660,165	520,321,293	694,120,028	502,880,949

Cette comparaison entre le commerce de la France et celui de Marseille présente trop d'intérêt pour ne pas en multiplier les élémens. Voici un état de la valeur annuelle (de 1826 à 1830 et en 1839) des importations et des exportations des principales marchandises dans notre port et dans tout le royaume.

(1) Au 1er janvier 1840, le poids des marchandises dans l'entrepôt de Marseille s'élevait à 105,789,130 kilogrammes.

VALEUR DES PRINCIPALES MARCHANDISES

Importées des nations étrangères et des Colonies françaises.

(COMMERCE GÉNÉRAL.)

DÉNOMINATION.	ANNÉE MOYENNE, de 1826 à 1830 (1),		EN 1839,	
	A MARSEILLE.	EN FRANCE.	A MARSEILLE.	EN FRANCE.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Peaux brutes sèches	6,039,827	14,221,145	6,988,642	15,496,105
Laines en masse.........	2,279,010	11,242,818	6,725,383	36,708,442
Soies grèges et moulinées.	6,777,989	65,932,678	19,806,700	75.168,630
Poisson de pêche (morue)	1,271,757	3,978,252	1,840,040	7,283,903
Froment (grains)........	5,461,984	20,762,306	32,057,487	45,246,566
Sucre brut des col. franç.	7,570,040	46,120,968	16,169,669	54,491,794
Id. étranger..........	1,019,355	1,994,417	509.775	675.276
Id. terré étranger.....	2,251,054	4,597,119	2,966,223	3,427,344
Café français et étranger..	5,910,126	17,346,087	5,221,670	16,453,415
Poivre..................	1,607,397	3,721,062	1,042.690	4,296.231
Tabac en feuilles........	1,273,453	12,412,406	3,582,972	17,196,530
Huile d'olive...........	22,114,112	30,077,531	23,522.529	29,783,977
Bois merrain de chêne...	1,184,969	3,718,088	1,085,402	3,907,960
Liège ouvré............	1,042,197	2,243,280	1,124,022	2,802,621
Bois de teinture.........	827,439	2,641,563	1,413,793	4,810,038
Chanvre tillé et peigné...	1,308,275	3,803,568	2,599,492	4,495,438
Cotons en laine..........	13,325,761	52,631,967	11,204,077	90,476,812
Noix de galles..........	857,353	857,848	1,406,508	1,408,168
Soufre brut.............	1,146,621	1,562,617	1,303,130	1,706,015
Fer en barres...........	787,161	3,387,326	828,090	3,245,026
Cuivre non laminé.......	1.682,544	7,024,753	1,714.970	13,215,854
Plomb brut.............	2,792,600	6,993,124	3,074,682	7,672,469
Indigo.................	1,037,284	23,255,202	445,560	29,932,786

(1) Pour les années suivantes, voir les Chapitres consacrés aux principaux articles du commerce et de l'industrie de Marseille.

VALEUR DES EXPORTATIONS

De divers Articles pour les nations étrangères et les colonies françaises.

DÉNOMINATION.	ANNÉE MOYENNE, de 1826 à 1830, de MARSEILLE.	ANNÉE MOYENNE, de 1826 à 1830, de la FRANCE.	EN 1839, de MARSEILLE.	EN 1839, de la FRANCE.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Peaux brutes sèches.....	1,169,652	2,009,064	1,685,772	2,857,341
Laines en masse.........	852,798	1,585,308	1,425,248	1,793,796
Soies de toutes sortes....	2,732,971	34,198,313	7,171,980	52,141,248
Froment et farines.......	1,802,391	4,806,769	15,468,022 (1)	28,385,955
Sucre brut des colonies françaises et étrangères	1,365,000	2,842,801	(2) 3,352956	7,808,810
Sucre terré étranger.....	2,486,117	5,465,266	3,094,055	4,783,639
Mélasse................	527,156	1,665,230	256,584	599,001
Café..................	2,695,967	8,391,559	3,071,221	8,754,988
Huile d'olive...........	2,577.407	3.791,813	4,651,093	6,111,136
Garance en racine et moul.	3,194,653	6,354,008	(3) 8,712553	12,862,302
Bois de teinture.........	409,292	736,033	626,357	1,238,519
Liége ouvré............	850,610	1,925,683	921,642	2,682,309
Cotons en laine..........	1,594,277	7,944,998	3,223,160	15,612,722
Plomb brut............	898,560	986,478	1,178,660	1,436,753
Cochenille	1,542,576	3,403,881	673,710	2,172,540
Indigo................	811,312	3,499,325	326,831	2,920,041
Parfumeries............	742,678	4,693,853	1,059,880	7,395,922
Savons................	1,353,761	2,137,300	2,245,156	2,370,346
Chandelles	1,024,889	1,071,039	1,134,715	1,263,701
Sucres raffinés..........	3,235,140	7,377,081	8,166,097	11,643,954
Vin de toutes sortes.....	6,383,645	46,981,521	5,494,680	45,624,443
Eaux-de-vie de vin......	1,806,689	19,603,271	988,430	13,372,475
Bouteilles vides, critaux, verrerie et verroterie..	1,511,554	3,702,818	2,007,275	5,514,291
Tissus de chanvre ou lin..	1,711,674	18,497,508	8,879,317	46,333,976
Draps de laine, casim.mér	5,859,099	14,872,081	10,594,622	41,369,477
Schalls de laine bro. et faç.	593,107	3,919,716	1,926,994	10,847,408
Bonneterie de laine et couvertures	804,456	4,791,138	2.010,748	4,654.365
Etoffes de soie unies et bro	2,713,340	94,399,473	7,794,200	115,511,490
Toiles de coton bl. et impr	7,741,173	33,817,173	13,159,441	77,177,142
Chapeaux feutres........	602,733	1,522,189	55,437	526,004
Papiers de toutes sortes..	677,026	4,483,179	1,425,874	8,327,453
Peaux ouvrées et tannées.	4,308.457	17,160,080	5,797,544	28,788,293
Mercerie..............	908,227	6,547,674	2,494,582	17,170,590

(1) Grains 14,079,794 fr.; Farines 1,388,228 fr.

(2) Des colonies françaises 2,474,256 fr.; étrangères 878,700 fr.

(3) En racine 753,358 kil.; moulue 8,147,535 kil.

Les tableaux qui précèdent n'indiquent que les valeurs. Je ferai connaître les quantités dans les chapitres suivans, ainsi que les provenances et les destinations, en traitant du commerce de Marseille avec chaque puissance et avec les colonies.

Pour établir ces valeurs, je n'ai pas consulté les prix courans du marché; j'ai adopté les taux invariables qui servent à dresser les tableaux publiés par l'administration des douanes. Ces taux, toujours uniformes et partout les mêmes, permettent de comparer entre elles un grand nombre d'années. C'est une base générale sans laquelle on ne pourrait apprécier la valeur relative des transactions commerciales de chaque port. Cette fixité absolue peut ôter quelque chose à la vérité locale, mais elle est nécessaire à un travail d'ensemble et de comparaison. Au reste, quand je donnerai les quantités en kilogrammes de chaque marchandise importée ou exportée, chacun pourra refaire mes calculs, en se procurant les prix courans de la place. On comprendra, en attendant, que le mode que j'ai suivi était le seul praticable pour arriver à une comparaison exacte entre le commerce de Marseille et celui de toute la France. J'appelle l'attention de mes lecteurs sur les chiffres qui établissent cette comparaison si intéressante pour notre ville. Ce n'est qu'après en avoir étudié tous les élémens que l'on peut se former une idée de l'activité et de l'importance de notre port. Ces élémens se multiplieront dans la suite de l'ouvrage, mais dès cet instant on peut conclure de ceux que j'ai produits, que notre commerce qui, généralement rayonne dans toute la France, est plus spécialement le foyer où s'alimentent huit à neuf millions d'individus, lesquels par son intermédiaire reçoivent les objets de leurs consommations de tout genre, et exportent les produits de leur industrie agricole et manufacturière.

§ X. — *Navigation*.

Examinons maintenant sous ses divers aspects la navigation de notre port. Ici encore un progrès immense se manifeste; qu'on ne se hâte pas pourtant de conclure que la richesse de nos négocians suit la même marche ascendante. Bien souvent les marchandises apportées par ces innombrables navires ne font que traverser notre ville et n'y laissent d'autres bénéfices que ceux qui résultent pour le porte-faix de leur débarquement et de leur chargement sur les charrettes de roulage qui les rendront à leur destinataire, lequel

les aura fait venir directement des lieux de production. On cherche à économiser des frais en supprimant les intermédiaires, et combien de nos négocians ne sont que des intermédiaires, c'est-à-dire des commissionnaires!

Mouvement du port de Marseille, de 1825 à 1831, d'après les registres de la douane.

ANNÉES.	ENTRÉE.		SORTIE.	
	NAVIRES.	TONNAGE.	NAVIRES.	TONNAGE.
1825	5,964	415,288	5,526	391,653
1826	5,955	425,353	5,209	383,636
1827	6,060	430,619	5,386	412,145
1828	5,756	436,209	5,287	432,980
1829	5,064	392,683	4,675	389,417
1830	5,989	557,165	5,056	430,712
1831	5,731	472,246	4,887	374,917
Totaux	40,519	3,129,563	36,026	2,815,460
Année moy.	5,788	447,080	5,146	402,208
De 1832 a 1839.				
1832	7,201	629,780	5,842	472,662
1833	6,831	567,161	5,636	453,516
1834	(1) 7,262	625.458	(2) 6,822	598,968
1835	(3) 6,350	539,469	(4) 6,047	539,153
1836	(5) 7,101	650,290	(6) 7,197	676,011
1837	(7) 6,863	681,855	(8) 6,430	643,733
1838	(9) 7,481	767'580	(10) 7,009	690,000
1839	(11) 7,286	740,028	(12) 6,954	723,744
Totaux	56,375	5,201,621	(13) 51,937	4,797,787
Année moy.	7,047	650,203	6,492	599,723

(1) Dont 342 sur lest.
(2) — 1524 id.
(3) — 417 id.
(4) — 1350 id.
(5) — 367 id.
(6) — 1648 id.
(7) Dont 521 sur lest.
(8) — 1506 id.
(9) — 506 id.
(10) — 1394 id.
(11) — 517 id.
(12) — 1236 id.

(13 J'ai cherché à me rendre compte du motif pour lequel le nombre des navires entrés est constamment plus élevé que celui des navires sortis. Cette différence doit provenir surtout du fait suivant. Il arrive mainte fois qu'un navire

Les pays de provenance et de destination de ces navires sont indiqués dans le tableau suivant.

Détail du mouvement du port de Marseille de 1825 *à* 1831, *et en* 1839 *et* 1840. — *Année moyenne.*

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.		1825 à 1831 (moyenne). NAVIRES entrés.	1825 à 1831 (moyenne). NAVIRES sortis.	1839 et 1840 (moyenne). NAVIRES entrés.	1839 et 1840 (moyenne). NAVIRES sortis.
France	Côtes de la Méditerranée.	2,700	2,540	(1) 4100	(2) 3819
	Côtes de l'Océan	282	286	248	312
	Corse	180	125	»	»
	Martinique et Guadeloupe	68	61	63	70
	Cayenne	4	3		
	Sénégal	8	10	16	17
	Bourbon	8	11	14	15
	Comptoirs franç. de l'Inde	1	1	2	»
	Terre-Neuve	59	1	72	»
	Alger (3)	125	106	»	»
Angleterre	Iles-Britanniques	34	37	213	229
	Gibraltar	29	110		
	Malte	14	13		
	Iles-Ioniennes	6	11		
	Ile-de-France	5	1		
	Possessions angl. de l'Inde	3	1		
Espagne	Espagne (4)	440	320	596	467
	Canaries	5	2		
	Havane et Cuba	13	10		
	Mayorque et Minorque	57	54		
Portugal	Portugal	6	11	7	4
	Madère	3	1		
	Saint-Thomas	1	3		
Italie	Sardaigne	34	33	1,500	1,612
	Nice, Gênes et rivière	734	564		
	Toscane, états de l'Eglise.	195	163		
	Sicile	95	113		
	Naples	181	166		
	Venise, Trieste et Adriat.	28	33	180	78
Autriche et Allemagne		20	12		
	A reporter	5,338	4,802	7,011	6,623

sorti de Marseille rencontre en mer des temps contraires qui le forcent à rentrer dans le port. Sa rentrée est enregistrée au bureau de la douane, placé près de la chaîne, pour constater toutes les arrivées, mais sa sortie, quand elle a lieu de nouveau, ne laisse nulle trace, parce que, muni de ses papiers d'expédition, il n'a plus à faire aucune déclaration.

(1-2) Y compris la Corse et Alger, dont je donnerai les chiffres respectifs dans des chapitres spéciaux.

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.	1825 à 1831 (moyenne).		1839 à 1840 (moyenne).	
	NAVIRES entrés.	NAVIRES sortis.	NAVIRES entrés.	NAVIRES sortis.
Report..................	5,338	4,802	7,011	6,623
Côte d'Afrique, Barbarie.............	62	49	139	175
Turquie............................	67	81	312	287
Egypte............................	58	39		
Grèce (5).........................	19	27	10	68
Odessa et mer Noire................	43	13	192	98
Russie, Suède, Danemarck, etc.......	59	19		
Hollande, Belgique, villes libres......	29	22	39	48
Somatra...........................	1	1		
Etats-Unis.........................	63	46	70	48
Brésil............................	27	30	14	34
Mexique, Colombie, Amérique du Sud.	18	15	21	25
Haïti (6)..........................	4	2	12	11
TOTAUX.................	5,788	5,146	7,820	(7) 7417

Ces résultats sont brillans, surtout si l'on considère qu'avant la révolution, époque de prospérité, il n'entrait dans notre port annuellement que 2,500 à 3,000 navires (8).

(3) Il n'est question, pour Alger, que de 1830 et 1831. Jusqu'alors sa navigation est comprise dans celle des côtes d'Afrique.

(4) J'expliquerai, en parlant du commerce spécial de Marseille avec l'Espagne, la cause de la différence entre le nombre des arrivées et celui des départs.

(5) Les chiffres indiqués pour la Grèce, dans la première colonne, sont ceux d'une année moyenne depuis 1829, époque où l'indépendance de ce pays fut reconnue.

(6) La reprise des rapports directs entre Marseille et Haïti ne date que de 1827.

(7) Les chiffres de ce tableau n'émanent pas de l'administration des douanes, mais de celle de la marine, dont les états, pour 1839, présentent des totaux supérieurs à ceux de la douane.

(8) Dans les tableaux ci-dessus, la navigation réservée au pavillon national est confondue avec celle qui est faite concurremment avec l'étranger. Les tableaux spéciaux de cette dernière sont dans le résumé du livre V.

Le Havre a reçu	en 1832	3,596	navires, jaugeant	388,551	Tx.
id.	en 1839	4,816	id.	629,934	
Bordeaux......	en 1832	3,068	id.	225,348	
id.	en 1839	6,510	id.	333,274	
Nantes........	en 1832	3,853	id.	168,147	
id.	en 1839	4,503	id.	191,602	

Ces chiffres, tout en attestant les progrès de la navigation dans les principaux ports de France, démontrent la supériorité de celle du port de Marseille sur eux (1).

De tous ces navires que notre ville reçoit et expédie chaque année, il n'en est aucun qui ne donne lieu à un mouvement considérable de marchandises et aux travaux d'une foule d'ouvriers. Voilà la cause de l'activité prodigieuse de nos quais, du bien-être répandu dans toutes les classes et de l'accroissement de notre population (2).

Les marchandises importées par tant de bâtimens et mises à la consommation dans notre port, acquittent, nous l'avons déjà vu, pour plus de trente millions de droits d'entrée.

Les droits de douane et de navigation dans tous le royaume, sont de 110 millions. Donc Marseille fournit à la France plus du quart des objets qu'elle reçoit du dehors pour la consommation.

Ce mouvement croîtra encore. Le temps n'est pas éloigné où, grâce aux perfectionnemens de nos fleuves et de nos chemins, les marchandises pourront aller par terre, d'un bout de la France à l'autre, à moins de frais qu'il n'en faut aujourd'hui pour aller par mer d'un port de la Méditerranée à un port de l'Océan. Marseille sera alors le port de toute l'Europe. Le transit pour l'Angleterre et l'Allemagne, dont elle fut si long-temps en possession, qui fut abandonné par suite des progrès de la navigation, lui reviendra par suite du progrès des voies de communications intérieures.

(1) Il résulte de l'examen des tableaux décennaux, publiés par l'administration, que, de 1828 à 1838, l'augmentation du tonnage total dans les ports de l'Océan, a été de 63 pour cent et dans ceux de la Méditerranée de 127 pour cent.

(2) Nous sommes néanmoins encore bien loin de Liverpool qui a reçu en 1836 14,959 navires, du port de 1,947,613 tonneaux, dont les importations se sont élevées à 712,195,400 fr., et les exportations à 722,170,800 fr. Ses vingt-cinq docks ou bassins occupent une superficie de 450,000 mètres. Qu'on juge du développement de quais offerts aux opérations du commerce par vingt-cinq bassins sur un espace de 450,000 mètres, tandis qu'à Marseille les 385,000 occupés par le port ne forment qu'un seul bassin, et par conséquent trois quais seulement.

§ XI. — *Armemens.*

Le tome Ier du *Répertoire de la Société de Statistique de Marseille* renferme un tableau des armemens et des désarmemens effectués chaque année dans ce port, depuis 1740 jusqu'en 1823, communiquée par M. Peragallo, officier du commissariat de la marine. En voici le résumé, après lequel je donnerai la suite non encore publiée pour les années postérieures à 1823.

	TERME MOYEN DU NOMBRE DES					
	Armemens.	Désarmems.	TONNEAUX pour chaque bâtiment		HOMMES pour chaque bâtiment	
			Armé.	Désarmé.	Armé.	Désarmé
De 1740 à 1788	458	463	101	100	13	13
De 1789 à 1816	226	221	110	115	10	10
De 1817 à 1823	345	356	131	135	9	9

Le même travail fait pour Bordeaux a donné les termes moyens suivans :

De 1740 à 1788	220	206	197	191	23	22
De 1789 à 1816	117	102	192	200	22	20
De 1817 à 1823	243	245	190	184	12	13

En rapprochant les résultats obtenus dans chaque port, on est amené à reconnaître, par des documens incontestables et officiels, que le mouvement maritime de Marseille a été de tout temps, et même sous l'empire, beaucoup plus important que celui de Bordeaux.

Voici maintenant ce qui concerne les années postérieures à 1823.

TABLEAU présentant, année par année, la masse des Armemens et des Désarmemens effectués au Port de Marseille depuis 1824 jusques et compris 1840, ainsi que le nombre d'hommes et de tonneaux des divers bâtimens armés et désarmés pendant ce laps de temps.

ANNÉES.	NOMBRE, PENDANT CHAQUE ANNÉE,					
	des Armemens.	des Tonneaux.	des Hommes.	des Désarmemens.	des Tonneaux.	des Hommes.
1824.	382	49,660	3,836	354	47,790	3,647
1825.	430	58,431	4,243	432	58,752	4,267
1826.	405	58,460	3,967	458	60,372	4,380
1827.	335	46,550	3,142	366	48,678	3,207
1828.	428	56,643	4,392	390	53,650	3,806
1829.	339	49,526	3,541	393	54,748	3,144
1830.	464	61,712	4,212	499	69,860	4,591
1831.	329	42,086	3,288	338	43,698	3,436
1832.	377	56,895	4,047	362	55,058	3,764
1833.	353	47,655	3,628	348	47,220	3,597
1834.	361	51,098	3,279	404	55,548	4,052
1835.	352	48,576	4,016	369	50,653	4,069
1836.	424	64,088	4,757	467	69,950	4,803
1837.	430	59,743	4,424	405	61,460	4,584
1838.	492	76,388	5,304	477	72,981	4,948
1839.	461	72,953	4,927	498	77,190	5,021
1840.	430	69,621	4,578	492	77,904	4,993
Totaux..	6,792	970,085	69,581	7,052	1,005512	70,309
Moyenne	399	57,064	4,093	415	59,148	4,136

§ XII. — *Marine marseillaise*

M. Senty a bien voulu, sur l'autorisation de **M. Mignet**, me communiquer l'état suivant qui fait partie des archives du ministère des affaires étrangères, et qui donne la statistique de notre marine en 1789 et 18[illegible]. J'y joins le relevé des navires appartenant à notre port en 18[illegible].

Pour [illegible] ces [illegible] nous les ferons précéder du tableau de la [illegible] et constructions maritimes [illegible] Statistique [illegible] [illegible] navires appartenant au port [illegible] avec celui publié dans [illegible] *Bouches-du-Rhône*, [illegible] résultats [illegible] pour 17[illegible].

[illegible] Navires de 600 tonneaux et au-dessus.
[illegible] de [illegible] à 600
[illegible] de [illegible] à [illegible]
[illegible] de 300 à [illegible]
[illegible]15 [illegible] de 200 à 300
1[illegible] [illegible] de 100 à 200
[illegible] [illegible] au-dessous de 100

[illegible] Navires [illegible]

Le nombre des bâtiments de commerce appartenant à toute la France était alors de 5,[illegible].

[1] Il faut [illegible] 25 [illegible] après [illegible] relevé [illegible] suivant est [illegible] de 16[illegible]. Il [illegible] au dépôt du ministère des affaires [illegible].

TABLEAU de la valeur des Constructions et Armemens maritimes, dressé en 1836, d'après les documens fournis par MM. ABADIE, LOUBON *et* PERAGALLO, *membres actifs de la Société de Statistique.*

VALEURS MOYENNES.		NAVIRES de 50 tx.	de 100 tx	de 150 tx	de 200 tx	de 250 tx	de 300 tx	de 400 tx.	de 500 tx.	de 600 tx.
Matériaux	Bois	f. 5,000	10,000	15,000	20,000	25,000	30,000	44,000	55,000	66,000
	Métaux	1,000	2,500	3,000	4,400	5,400	6.500	9,500	12,000	14,000
	Gréemens	6,000	14,000	20,000	26,600	33,600	42,500	54,500	70,000	80,000
Totaux		12,000	26,500	38,000	51,000	64,000	79,000	108,000	137,000	160,000
Equipages	Nombre d'hommes	4	6	9	11	12	14	16	22	30
	Solde par mois	200 f.	300	450	550	600	700	800	1,100	1,500
	Valeur des approvisionn. par mois	150	225	337	412	450	525	600	824	1,125
Total de la dépense mensuelle (1)		350 f.	525	787	962	1,050	1,225	1,400	1,924	2,625

(1) En multipliant chaque total de la dépense mensuelle par 12, et ajoutant à ce produit la valeur des matériaux, on connaît le coût total de l'armement pour une année entière d'activité.

ÉTAT des navires appartenant au port de Marseille en 1788 *et* 1789. *Leur emploi habituel et comparaison avec ceux qui lui appartenaient en* 1803 ;

SAVOIR :

				Tonneaux.
35	Nav. de la portée	de 500 à 800 tonn.,	jaugeant ensemble	22,750
60	idem.	de 400 à 500	idem.	22,700
150	idem.	de 200 à 400	idem.	45,000
250	idem.	de 100 à 200	idem.	37,500
300	idem.	de 25 à 100	idem.	15,000
150	idem.	de 1 à 25	idem.	1,800
945				144,750

NOTA. Les premiers de ces navires étaient employés au commerce de la Chine et de l'Inde.

Les seconds, à celui des colonies françaises ou des États-Unis.

Les troisièmes, au commerce du Nord et du Levant.

Les quatrièmes, à celui de la côte d'Italie et d'Espagne, ou au cabotage de France en France.

Les cinquièmes, entièrement au même cabotage de France.

Et enfin les derniers, à la pêche, au charroi des bois pour les fours de Marseille, etc.

Tous ces navires étaient la propriété des négocians-armateurs de Marseille ; chaque *majeur* de maisons du Levant possédait deux ou trois navires pour faire le commerce des échelles.

Navires appartenant en l'an XI (1803) *au même port ;*

SAVOIR :

				Tonneaux.
7	Nav. de la portée	de 500 à 800 tonn.,	jaugeant ensemble	4,000
15	idem.	de 400 à 500	idem.	6,000
140	idem.	de 200 à 400	idem.	54,862
212	idem.	de 100 à 200	idem.	15,720
220	idem.	de 25 à 100	idem.	14,100
131	idem.	de 1 à 25	idem.	1,500
725				96,182

Si l'état qui précède est exact, il faut en conclure que, depuis 1789, il y a eu diminution dans le nombre des navires de la marine marseillaise. En effet, en 1837, notre port possédait :

2	Navires	de	500	à	600	tonneaux.	
12	id.	de	400	à	500	id.	
30	id.	de	300	à	400	id.	
108	id.	de	200	à	300	id.	
149	id.	de	100	à	200	id.	
185	id.	au-dessous de	100			id.	pontés.
259	id.	de	100			id.	non pontés.
745	id., jaugeant en masse 70,442 tonneaux.						

Sur ce nombre 505 ont été en activité et 240 en inactivité.

Le nombre des bâtimens existant au 1er janvier 1838 se divisait comme il suit, savoir :

A la mer	374
En état de naviguer	50
En armement	20
A réparer	42
Bateaux en activité	228
Bateaux en inactivité	31
	745

Au 1er janvier 1840, Marseille possédait 816 navires, jaugeant ensemble 64,733 tonneaux (1).

Cette diminution, relativement à 1789, serait d'ailleurs d'accord avec celle qu'on a pu remarquer au paragraphe précédent dans le nombre des armemens qui, de 1740 à 1788, malgré bien des années de guerre, ont offert une moyenne supérieure à la période de paix générale écoulée de 1817 à 1840. Pour comprendre ce fait, qui contraste avec les progrès de tout genre que je viens de signaler, il faut se rappeler qu'avant la révolution le commerce avec le Levant était exclusivement réservé aux navires nationaux, par suite du droit de vingt pour cent qui frappait les pavillons étrangers. Il n'en est pas moins démontré que la marine étrangère prend une plus large part que la nôtre au progrès des transactions de notre port. Nous allons mieux le voir encore dans le paragraphe suivant.

(1) Au 1er janvier 1840, l'effectif de la marine commerciale de France était de 15,742 navires, jaugeant 678,308 tx. Dans ce nombre il y en a un de 1164 tx, un de 717, trois de 6 à 700, cinq de 5 à 600, quarante de 400 à 500 tx, etc.

§ XIII. — *Marine étrangère.*

Voici dans quelle proportion les divers pavillons de la marine étrangère participent à la navigation du port de Marseille.

PAVILLONS.	1837.		1839.		1840.	
	ENTRÉE	SORTIE.	ENTRÉE	SORTIE.	ENTRÉE	SORTIE.
Sardes	319	317	392	432	517	481
Napolitains et siciliens	198	203	286	297	220	308
Toscans	108	115	127	121	139	135
Espagnols	299	174	396	288	338	374
Monaco	78	77	101	90	99	97
Autrichiens	161	155	191	190	255	230
Américains	35	28	41	40	77	67
Anglais	102	100	134	113	164	147
Russes	68	48	95	54	47	41
Suédois	71	36	72	40	54	52
Danois	10	7	3	4	7	5
Hollandais	21	16	20	15	20	20
Belges	5	3	11	6	4	7
Romains	16	20	28	23	58	51
Hanovriens	6	6	3	3	5	4
Grecs	40	43	87	94	79	69
Norwégiens	1	9	2	3	16	17
Ottomans	3	1	2	2	5	5
Valaques	2	1	»	»	»	»
Villes anséatiques	2	2	»	»	2	1
Mecklembourg	1	1	»	»	»	»
Ioniens	1	2	4	3	»	»
Prussiens	1	»	1	1	1	1
Lucquois	1	1	16	15	21	19
Brésiliens	»	»	1	»	»	»
Haïtiens	»	»	»	»	1	1
Uruguay	»	»	»	»	1	»
Portugais	»	»	»	»	»	1
	1,549	1,365	2,013	1,834	2,130	2,133

Dans le tableau de la navigation de notre port, faite concurremment avec l'étranger en 1839, on voit que, sur 3,226 navires chargés entrés à Marseille, 1,924 étaient étrangers, et que, sur 2,673 sortis chargés, il y en avait 1,439 sous pavillon étranger.

L'infériorité de la marine nationale a pour cause l'impossibilité où elle est de naviguer à aussi bas prix que ses rivales.

Voici, en effet, un tableau comparatif des prix du fret pour diverses destinations, communiqué en 1837 à la Société de Statistique, par MM. Loubon, Abadie et Peragallo, qui établit entre notre navigation et celle de la plupart des autres pays une différence assez sensible. (Les prix pour l'Algérie sont de l'année 1841.) Le tonneause compose de 1,000 kilog. pour les marchandises lourdes, et de 42 pieds cubes pour celles d'encombrement.

TABLEAU du Fret courant, par tonneau, à Marseille.

DESTINATIONS.		PAR BATIMENS FRANÇAIS. Aller.	PAR BATIMENS FRANÇAIS. Retour.	PAR BATIMENS ÉTRANGERS. Aller.	PAR BATIMENS ÉTRANGERS. Retour.
Europe...	Côtes de France, Méditerranée	2 à 6 f	2 à 8	»	»
	Côtes de France, Océan	12 à 35	12 à 30	»	»
	Italie	10 à 24	12 à 25	8 à 20	10 à 20
	Levant	30 à 35	25 à 30	25	20
	Mer Noire	18 à 40	35	25	30
	Espagne et Portugal	20	25	18 à 20	18 à 20
	Iles-Britanniques	50	45	45	60
	Mer Baltique	65	55	55	50
Afrique..	Algérie	15 à 18	10 à 14	10 à 16	5 à 10
	Tunis, Egypte	18 à 20	30	»	»
	Sénégal, Gorée	40 à 45	50 à 55	»	»
Amérique	Antilles	75 à 100	80 à 120	»	»
	Etats-Unis	40	50	35	40 à 50
	Brésil	45 à 80	67 à 100	42	60
Asie.....	Bourbou	80 à 100	100 à 110	»	»
	Indes-Orientales	150 à 200	160 à 200	150	150

Cette différence se remarque aussi dans la navigation des autres ports de France.

En 1839, la navigation faite concurremment avec l'étranger a donné lieu en France à un mouvement (entrées et sorties réunies) de 25,086 navires chargés, jaugeant 2,596,213 tonneaux (1). Dans ce tonnage, la part de la marine française a été de 39 pour cent; celle de l'étranger de 61 pour cent.

§ XIV.—*De la cherté relative de la navigation française.*

Quelle est la cause de la cherté relative de la navigation française?

Cette question a donné lieu à bien des discussions. Une enquête fut ordonnée sur ce sujet par le gouvernement, en 1824. Des commissions furent instituées à Marseille, Bordeaux, Saint-Malo, Lorient, Bayonne, La Rochelle, Nantes, Dunkerque, Granville, Saint-Brieux, le Havre et Rouen. Leurs procès-verbaux renferment des détails pleins d'intérêt pour les villes maritimes; ils n'ont été communiqués aux chambres que cette année (1840).

Le ministre de la marine (M. de Chabrol), par sa lettre du 18 août 1825, les appela à examiner:

Si les causes de la cherté relative de notre navigation tiennent à des différences

Dans la forme de la construction des navires;

Dans leur arrimage;

Dans le prix des matériaux de construction;

Dans celui de la main-d'œuvre;

Dans les frais d'équipement en général;

Dans le taux des salaires des marins;

Dans la quantité et le prix des approvisionnemens de bord, en munitions, en rechanges, en denrées;

Dans l'avitaillement pour la table des officiers;

Dans la consommation que font les hommes de l'équipage, et qui serait plus forte de la part du marin français;

Dans le cours du voyage complet, dont la durée serait plus longue pour lui qu'elle ne l'est pour les marins étrangers;

Ou bien si les causes se trouvent dans un système de mâture,

(1) En Angleterre ce mouvement a été, dans la même année, de 41,537 navires, jaugeant 7,043,220 tonneaux.

de voilure, d'agrès, d'apparaux, qui exigerait plus de monde pour la manœuvre à bord de nos navires;

Dans le peu de vigueur de nos matelots, ce qui, à égalité de tonnage, déterminerait nos armateurs à en employer un plus grand nombre;

Dans le régime suivi en France pour les quarantaines, et qui allongerait la durée et accroîtrait les frais du voyage;

Dans la fréquence des désarmemens et réarmemens prescrits pour un même navire;

Dans l'obligation imposée par les règlemens d'embarquer des mousses et des chirurgiens;

Dans l'usage où serait le marin français de laisser libres de grands espaces pour avoir ses aises et sans égard pour l'intérêt de l'expédition.

Les commissions ont été à-peu-près unanimes sur ce point que la forme de nos navires de long cours ne peut être considérée comme une cause de la cherté de notre navigation; si ces sortes de navires qui, en général, sont plus fins que ceux que les Anglais et les Américains consacrent aux navigations lointaines, ont moins de tonnage effectif qu'ils n'ont de tonnage légal, la vitesse de leur marche abrège d'une manière notable la durée des voyages; ils sont, moins que les navires à fond plat, exposés aux accidens de mer, sujets à des relâches; arrivés plus tôt que les autres sur des marchés lointains, ils ont sur ceux-ci l'inappréciable avantage de profiter des chances favorables aux ventes et aux achats. L'augmentation de vitesse compense la perte d'emplacement (1).

Il est à remarquer au sujet de l'arrimage :

1° Qu'en France, comme chez l'étranger, chaque port a ses arrimeurs jurés; qu'ils sont rétribués à tant par tonneau de marchandises au poids ou à la pièce; qu'ils sont, par conséquent, intéressés à remplir le navire autant que possible;

2° Qu'en les supposant moins soigneux ou moins habiles que ceux des autres nations, nos arrimeurs ne porteraient préjudice à la navigation que pour les chargemens faits en France, puisqu'à l'étranger nos navires sont chargés par les arrimeurs qui chargent ceux de toutes les autres nations.

(1) Je crois néanmoins que les navires d'un fort tonnage, recevant plus de marchandises que les autres, peuvent les transporter à meilleur marché, et qu'il y a avantage pour le commerce dans l'emploi de bâtimens d'une grande capacité pour la navigation lointaine.

Le prix des navires, ce qui comprend les matériaux de construction et la main-d'œuvre, n'est pas non plus une des causes de la cherté de notre navigation comparée à celle des Pays-Bas, de l'Angleterre et des États-Unis.

En France, le fer est d'un prix beaucoup plus élevé que dans les États de l'Union, en Angleterre et en Hollande; mais le prix de la journée de travail y est plus bas. Il est vrai que l'ouvrier étranger, moins ignorant et mieux nourri que le nôtre, travaille mieux et produit plus dans un espace de temps donné; mais toujours est-il que, sous le rapport de la main-d'œuvre, l'avantage reste de notre côté.

Les États-Unis sont de toutes les nations maritimes celle où le bois est à meilleur marché; mais là, le bois employé aux constructions a un tiers moins de durée que le nôtre : quant à la Hollande et à l'Angleterre, les bois y sont d'un prix plus élevé qu'ils ne le sont en France.

En somme, et compensation faite de la cherté de quelques articles employés dans les constructions maritimes, et du plus bas prix de quelques autres, nos navires sont à-peu-près aux mêmes taux que ceux des trois nations qui viennent d'être dénommées. Un navire de 300 tonneaux, doublé et chevillé en cuivre, qui coûte à Marseille et à Bayonne de 92 à 95,000 fr.; de 110,000 à 112,000 fr. à Lorient; de 102,000 à 105,000 fr. à Saint-Malo; de 108,000 à 110,000 fr. à Nantes; de 105,000 à 115,000 fr. au Havre, revient aussi à New-Yorck et à Londres, de 105,000 à 115,000 fr. Un navire de 200 tonneaux, également doublé et chevillé en cuivre, revient à Dunkerque à 57,000 fr.; à Bayonne et à Londres, à 55,000 fr.; à Marseille, à 56,000 fr.; à Saint-Tropez de 45,000 à 47,000 f.; en Hollande, de 50,000 à 60,000 f.; aux États-Unis, s'il est demi-fin, de 57,000 à 60,000 fr.; s'il est fin, de 75 à 78,000 fr.

Mais il n'en est pas ainsi, si nous comparons la valeur de nos navires à celle des navires du Nord. Un brick de 200 tonneaux, doublé en bois, qui coûterait 57,000 fr. sur les chantiers de Dunkerque, ne reviendrait qu'à 28,000 ou 29,000 fr. en Norwège, et qu'à 20,000 ou 22,000 fr. en Suède, notamment dans les chantiers de Westernick en Smaland, et dans ceux de Vleaburg, dans la Rothine orientale. (*Commission de Dunkerque*, page 11.) Le prix de nos navires est donc une des causes de la cherté de

notre navigation dans ses rapports avec les États du nord de l'Europe (1).

Le prix des rations de bord n'est pas généralement une des causes de la cherté relative de notre navigation. Les vivres ne sont pas plus chers dans nos ports qu'ils ne le sont dans ceux des États-Unis, de la Hollande et de l'Angleterre, et nos matelots, pris individuellement, ne consomment pas plus que ceux de ces nations.

Quant aux États du nord, leurs marins vivent avec plus d'économie et leurs rations coûtent moins que les nôtres.

Les marins bretons, surtout ceux qui naviguent à la part et se nourrissent à leurs propres frais, ont autant de frugalité que les marins du nord de l'Europe.

Dans les voyages de long cours, le taux commun des gages mensuels du matelot anglais est de 3 livres sterling, ou... 75 fr.

Du matelot américain, de 12 à 15 piastres, ou de..	64 à 80
Du matelot hollandais, de....................	55 à 70
Du matelot français, de......................	45 à 50

Ainsi, relativement à ces nations, l'avantage est de notre côté.

Quant aux États du nord, à la Sardaigne et à l'Italie autrichienne, c'est l'inverse.

Le taux commun des gages du matelot est en

Suède de................................	22 fr. par mois.
En Norwège, de......................	23
En Sardaigne, de....................	27
Dans l'Italie autrichienne, de............	33

A nombre égal et à égalité de grades, les gages de l'équipage d'un navire de 200 tonneaux sont :

En Suède, de........................	304 fr. par mois.
En Norwège, de......................	457
En France, de........................	660

(*Commission de Dunkerque*, pages 14 et 15.)

La commission de Marseille donne un tableau comparatif du taux commun des gages des marins en France, en Angleterre, dans les États-Unis, en Suède, en Sardaigne, dans l'Italie autrichienne, en prenant pour point de départ un navire de 200 ton-

(1) Le procès-verbal de l'enquête se tait sur le prix des navires sardes et autrichiens. Ils coûtent beaucoup moins que ceux qui sont construits en France, et c'est une des causes du bas prix du fret chez nos rivaux. La différence n'est pas moindre de 50 pour cent.

neaux expédié pour un voyage de long cours. En réduisant le nombre d'hommes d'équipage à dix, nombre exact pour l'Angleterre, les États-Unis et la Suède, et en composant les équipages de chaque nation d'individus d'un grade égal, nous arrivons à connaître aussi exactement que possible la valeur comparative des gages des marins employés par chacune de ces nations (1).

	FRANCE.	ANGLETERRE.	ÉTATS-UNIS	SUÈDE.	SARDAIGNE.	ITALIE autrichienne.
1 Capitaine	130 à 150 f	150 à 175 f	150 à 250 f	50 f.	100 f.	90 f.
1 Second..	80 à 90	80 à 90	120 à 150	40	50	50
6 Matelots.	270 à 300	330 à 360	360 à 420	144	162	198
1 Novice..	30 - 30	40 - 40	40 - 40	16	15	20
1 Mousse.	20 - 20	25 - 25	25 - 25	12	10	12
10	530 à 590 f	625 à 690 f	695 à 885 f	262 f.	337 f.	370 f.

Il doit donc être entendu que ni le prix des navires français, ni la forme de leur construction, ni leur arrimage, ni les consommations individuelles du matelot, ni le taux des gages qu'il reçoit, ne sont les causes de la plus grande cherté de notre navigation, si on la compare à celle des États-Unis, des Pays-Bas, de l'Angleterre; mais que, sous presque tous ces rapports, nous sommes désavantagés comparativement aux navigateurs du nord de l'Europe et à ceux des mers de l'Italie.

Cependant notre fret est plus cher que celui d'aucune autre nation étrangère.

Quelles en sont les causes ?

Les commissions mettent au premier rang le plus grand nombre d'hommes comparativement employés sur nos navires.

(1) La disproportion entre les salaires des équipages français et ceux des équipages autrichiens et sardes est aujourd'hui beaucoup plus forte qu'elle ne l'était lorsque la commission de Marseille rédigea son rapport. Depuis lors, le taux des gages des marins a bien augmenté en France et il a sensiblement diminué chez nos rivaux. Sans le mouvement que les rapports avec Alger impriment à notre port, la marine marseillaise serait dans une complète décadence.

Il en résulte que, bien que le taux commun des salaires et le prix des vivres soient moins élevés chez nous que chez les autres grandes nations maritimes, la dépense est en définitive plus forte sur nos navires que sur les navires étrangers, même sur ceux de l'Angleterre et des États-Unis.

Ainsi, l'équipage d'un navire de 200 tonneaux employé à une navigation lointaine, coûte, chaque mois, en y comprenant les gages et la nourriture, savoir :

S'il est français, de 1,045 à..........	1,324 fr.
anglais, de 1,015 à..........	1,275
américain, de 995 à..........	1,235
suédois....................	526
sarde......................	728
autrichien..................	652

(*Commission de Marseille*, tableau n° 7.)

Nos navires étant plus chargés d'hommes, il y a nécessité de consacrer de plus grands espaces pour les logemens et les vivres; par conséquent il en reste moins pour la marchandise, c'est-à-dire pour le fret productif.

Expliquant ensuite la nécessité d'avoir sur nos navires un personnel comparativement plus nombreux, les commissions la déduisent des circonstances suivantes :

1° L'obligation imposée par les règlemens d'embarquer des mousses, et, dans certains cas, des chirurgiens, qui ne contribuent en aucune manière à la conduite des navires, et qui cependant tiennent à bord autant de place et consomment autant que les meilleurs matelots.

2° Notre système de mâture, de voilure, de gréement, qui est plus fort que celui des étrangers : notre cordage est plus gros, notre pouliage en bois est inférieur à leur pouliage métallique; nos mâts sont plus élevés et parfois en trop grand nombre, car beaucoup de nos navires à trois mâts pourraient n'en avoir que deux; nos cabestans en général ne valent pas ceux des étrangers, d'où suit que la manœuvre de nos navires est plus compliquée, plus difficile et qu'elle exige plus de bras.

3° L'ignorance habituelle de nos matelots, qui force de suppléer à la qualité par le nombre. On ne trouve point parmi eux, comme parmi les matelots des États-Unis et de l'Angleterre, de ces hommes d'élite qui sont tout-à-la-fois voiliers, calfats, charpentiers; qui

remplissent les fonctions du maître d'équipage; qui savent prendre hauteur, faire le point, et qui au besoin remplacent l'officier. Il en résulte, pour nos armateurs, la nécessité d'embarquer un plus grand nombre d'officiers et de supporter la dépense souvent considérable d'une table d'état-major.

Sur les navires étrangers, un capitaine et son second sont les seuls qui mangent à une table séparée : sur les navires français, quatre et même cinq officiers, souvent aussi un chirurgien, s'asseyent à la table dite de l'état-major.

(*Commission de La Rochelle,* page 7.)

Sur les navires étrangers, un matelot fait la cuisine des officiers et le service de la chambre ; dans les intervalles, il travaille à la manœuvre comme les autres matelots.

Sur les navires français, un cuisinier, qui n'est que cuisinier, est un objet de dépense et de grande consommation.

(*Commission de Nantes,* page 19.)

L'avitaillement de la table des officiers est plus coûteux en France que chez l'étranger; il contribue d'une manière notable à la cherté de la navigation.

(*Nantes,* page 19; *Marseille,* page 17; *Bayonne,* page 12; *Lorient,* page 3; *La Rochelle,* page 7; *Saint-Malo,* page 10; *Granville,* page 3; *Bordeaux,* page 3.)

1° Quelques commissions expliquent le plus grand nombre des matelots à bord des navires français par la rareté des bons matelots laissés à la disposition du commerce, rareté qui aurait pour cause la fréquence des levées qui ont lieu pour le service du roi ; souvent, disent-elles, le commerce ne peut disposer que de novices ou demi-matelots, et, à son grand préjudice, il est obligé de compenser le défaut de qualité des hommes par la quantité.

Il est à remarquer que si nos marins ont plus d'activité, plus de nerf moral, plus de vie que les marins étrangers, en général ils sont moins hauts de stature et ont moins de force physique. La commission de La Rochelle fait une exception en faveur des marins des côtes de la Bretagne qui, par leur force et leur audace, pourraient, dit-elle, le disputer à ceux des autres nations. « Nos bons » matelots, dit la commission de Nantes, valent peut-être mieux » que les marins étrangers; ils sont plus lestes, plus adroits, plus » hardis, *mais l'espèce en est rare.* »

Ainsi la fréquence et l'irrégularité des levées, qui réduisent souvent l'armateur à n'embarquer que des marins médiocres ; l'obli-

gation de prendre à bord un nombre déterminé de mousses, qui ne concourent point à la conduite du navire ; la nécessité de faire aider nos capitaines par deux ou trois officiers, nécessité qui n'existe pas chez les nations étrangères ; l'infériorité de nos manœuvres, peut-être aussi le peu de vigueur relative de nos matelots : telles sont les causes qui obligent nos armateurs à embarquer des équipages plus nombreux, et qui concourent par conséquent à rendre notre navigation plus chère que celle des Hollandais, des Anglais et des Américains.

Mais le plus grand nombre d'hommes employés à bord de nos navires n'est pas la seule cause de la cherté relative de notre navigation ; plusieurs autres sont indiquées par les commissions.

Ce sont celles qui résultent :

De l'obligation imposée d'embarquer un trop grand nombre de rechanges ;

De la fréquence des désarmemens et des réarmemens ;

De la plus grande durée des voyages ;

De la surabondance ou de la trop longue durée des quarantaines ;

Du taux élevé des droits d'entrée sur les matériaux propres aux constructions ;

Des droits d'octroi perçus sur les consommations faites à bord ;

De la lenteur avec laquelle s'accomplissent les formalités de la douane et celles des autres administrations financières ;

De l'obligation de payer dans tous les cas des droits de pilotage, et du taux élevé de ces droits.

Du haut prix des droits d'enregistrement sur les transactions commerciales, et de la multiplicité des formalités pour avaries et ventes de navires ;

Des perceptions faites par les chancelleries consulaires ;

De la délimitation vicieuse du grand cabotage ;

De l'obligation de faire commander des navires par des capitaines reçus au long cours.

Parmi les causes indiquées, nous regardons comme une des plus réelles et des plus graves la trop longue durée des voyages.

Les Anglais, les Américains, les Hollandais ont des établissemens fixes, des comptoirs, ou au moins des correspondans sûrs dans les contrées où se portent leurs navires : lorsque le bâtiment arrive, il dépose sa cargaison et prend sans retard une autre cargaison disposée à l'avance.

En général, nos armateurs n'ont d'établissemens fixes en aucune partie du monde; ils naviguent à l'aventure, même dans nos propres colonies, et pour acheter une cargaison propre à l'Europe, il faut qu'ils attendent que la cargaison d'Europe soit vendue et payée.

Les commissions attribuent à ce défaut d'organisation de notre commerce les longs séjours que font leurs navires dans les ports étrangers, et elles regardent ces longs séjours comme une des causes principales de la cherté relative de notre navigation.

Les lois de douanes qui prohibent, par des droits exagérés, l'entrée de la plupart des denrées coloniales exotiques, contribuent aussi à élever le prix de notre navigation. Lorsqu'un navire français a vendu sa cargaison à l'étranger, au Brésil, par exemple, il trouverait avantage à charger des sucres; mais comme ces sucres ne peuvent être introduits en France, et que le débouché pour la réexportation de l'entrepôt est incertain, surtout quand les quantités entreposées sont considérables, il est obligé de les laisser et de retourner sur son lest. Il suit de là que le nolis qu'il demande pour l'*aller* doit couvrir aussi la dépense d'un *retour* à vide.

Quant aux quarantaines, nul doute que pendant leur durée les gages des marins, leur nourriture et celle des passagers ne soient des charges réelles, indépendamment des dommages que fait subir la perte d'un temps précieux pour l'emploi des navires et pour la vente des cargaisons. On comprend donc que le commerce s'inscrive contre toutes celles dont il croit pouvoir constester l'utilité; mais ces frais sont les mêmes pour les étrangers que pour nous, et ne contribuent donc pas à la cherté relative de notre navigation.

Les commissions de Marseille, Nantes, Bayonne, le Havre, La Rochelle, Saint-Brieuc, Saint-Malo et Rouen ont demandé avec raison :

« Que les règlemens qui obligent à désarmer à la fin de chaque » voyage soient abrogés;

» Que les navires soient autorisés à naviguer pendant un temps » donné durant lequel toute espèce de voyage pourrait être en» trepris avec le même équipage;

» Qu'à cet effet les armateurs aient la faculté de lever des rôles » et de faire avec les marins des conditions pour plusieurs années, » sauf le droit de renvoyer le matelot dans le cas d'incapacité ou » d'inconduite constatée. »

L'obligation imposée par la loi de désarmer à la fin de chaque

voyage, même du voyage le plus court, est une charge pour la navigation, un inconvénient pour l'armateur qui se trouve privé de la faculté de conserver l'équipage qui le satisfait; cette obligation sans objet n'est pas toujours remplie; souvent le désarmement n'est que fictif; en somme, il ne procure aucun avantage, et il a l'inconvénient grave de forcer à décomposer et recomposer sans cesse les équipages, de contraindre l'armateur à confier sa fortune à des inconnus, d'empêcher qu'aucu lien d'attachement et de reconnaissance ne se forme, et de laisser les bons services et la fidélité sans récompense.

La satisfaction de ce vœu, on n'en peut douter, produirait une économie notable dans les dépenses particulières à la navigation. Le matelot français, s'il lui était permis de contracter l'engagement de servir sur le même navire pendant plusieurs années consécutives, finirait, comme le marin étranger, par regarder ce navire comme sa maison; il lui donnerait des soins; tandis que, dans l'état présent, l'abandon où il laisse le navire, son éloignement à prévenir les détériorations, sa répugnance pour faire les petites réparations qui ne sont pas d'urgence, forcent l'armateur à de grosses réparations et à des radoubs multipliés. D'un autre côté, l'armateur aurait l'avantage de voir ses biens confiés à un équipage éprouvé; il saurait mieux ce qu'il peut entreprendre avec son navire; il se livrerait avec plus de sécurité à des entreprises lointaines; il ne serait plus empêché de faire, lorsque son intérêt le lui conseillerait, le cabotage dans les mers de l'Asie; et si, dans le cours du voyage par lui tracé, son capitaine trouvait à faire d'utiles opérations imprévues, il n'en serait plus empêché par la rigueur du rôle, par la nécessité d'avoir à chicaner le taux des salaires de ses matelots, par l'inconvénient de les remplacer par des matelots étrangers, ni par la crainte de voir le navire abandonné.

Le département de la marine aurait sans doute à faire valoir, comme raison de repousser le vœu des commissions, la considération que les marins, moins souvent libérés de leurs engagemens avec le commerce, seraient moins souvent aussi à sa disposition pour le service militaire. Mais si la fréquence des levées militaires était moindre, la durée de ces sortes de services pourrait être plus longue; l'instruction et la discipline militaire ne pourraient que gagner à un état de choses qui aurait plus de fixité. Il n'est pas d'ailleurs sans intérêt d'examiner jusqu'à quel point un régime qui, tous les six mois, et pendant quarante ans de sa vie, menace le

marin d'être enlevé à sa famille, à ses affections, et d'être privé de sa liberté, peut se concilier avec les principes libéraux de notre législation fondamentale.

Les commissions de Bayonne et de Saint-Brieuc demandent :

« Que les armateurs soient autorisés à embarquer comme élèves
» marins, avec engagement de cinq à huit années, des jeunes gens
» de 15 à 18 ans, qui ne pourraient être levés pour le service
» du roi. »

La disposition proposée a pour effet, en Angleterre et dans les États-Unis, où elle est en vigueur, de former ces excellens manœuvriers, ces marins hardis, audacieux, ces loups de mer qui sont si communs dans ces pays, et qui sont propres à la guerre comme au commerce. Ces jeunes gens qui, pendant leur apprentissage, sont confiés aux soins du capitaine et soumis à sa surveillance, qui sont traités comme ses enfans, qui apprennent de lui tout ce qu'il sait, et souvent ne reçoivent pas de salaire, sont, à l'expiration de leur engagement, employés comme seconds et même comme capitaines sur les navires du commerce ; assez souvent même on les voit commander leurs propres navires. Sans doute ils n'ont pas la science de nos officiers, mais ils ont beaucoup plus de pratique, et, dans la marine civile, c'est peut-être l'instruction la plus importante. Ce système remplit deux ojets essentiels, qui sont : de fournir des capitaines expérimentés et endurcis au métier, et d'apporter de l'économie dans les armemens.

Les commissions de Saint-Brieuc et de Bayonne émettent le vœu :

« Que les capitaines reçus pour le cabotage aient la faculté de
» naviguer le long des côtes de la Baltique, de l'Océan, de la Mé-
» terranée et sur le banc de Terre-Neuve. »

Celle du Havre demande même :

« Que la disposition précédente s'étende aux voyages de long
» cours. »

Et dans le cas où la proposition ne serait pas accueillie :

« Que le programme des connaissances des aspirans au grade
» de capitaine au long cours soit réduit, tant pour la théorie que
» pour la pratique, à ce qu'il était en 1790. »

C'est dans les navigations du nord de l'Europe et de la Méditerranée que la France trouve la concurrence la plus difficile à surmonter ; c'est de ce côté surtout qu'elle doit rechercher l'économie.

Les commissions, en général, attribuent en grande partie les désavantages que la France éprouve, dans ses rapports de navigation avec la Baltique et la Méditerranée, à l'obligation imposée au commerce de faire commander ses navires par des capitaines au long cours. L'instruction académique que ces officiers ont reçue justifie sans doute leurs exigences; mais des cargaisons qui souvent ont la plus médiocre valeur ne permettent pas de faire les frais auxquels entraîne l'emploi d'un capitaine reçu. Il en résulte que ne pouvant naviguer avec économie dans la Baltique et les mers du Levant, le commerce français y fait faire ses affaires par les Suédois, les Autrichiens et les Gênois. Il est probable que la faculté demandée d'employer à ces navigations les capitaines au cabotage, ces marins sans prétentions, qui sont peu payés, qui partagent le modeste dîner de leurs matelots, avec lesquels souvent ils naviguent à la part, aurait pour effet de donner à notre pavillon, dans la Baltique, la mer Noire et la Méditerranée, une activité qu'il n'a jamais eue.

Nous croyons même qu'on pourrait sans inconvénient autoriser aussi à faire commander les navires de long cours, pour d'autres destinations que celles dont nous venons de parler, par des capitaines au cabotage. Ces capitaines ont des connaissances théoriques aussi étendues que la plupart de ceux qui commandent les navires du commerce de l'Angleterre et des Etats-Unis; il serait assez difficile de justifier les motifs qui leur interdisent de naviguer sur le chemin battu des Antilles et de l'Atlantique. Les grandes connaissances théoriques que l'on exige actuellement des capitaines du commerce ont pour effet de leur faire employer à l'étude deux années qui seraient mieux employées par eux à la mer. Quand ils sont reçus, ils savent beaucoup de choses qu'il est superflu, inutile pour eux de savoir; ils ne savent pas lutter contre l'élément auquel ils vont s'abandonner. Que l'État ne fasse commander ses vaisseaux que par des hommes d'une haute instruction, rien de plus simple assurément; mais il est bon d'examiner jusqu'à quel point il peut convenir qu'il force le commerce à l'imiter.

La demande subsidiaire qui a été faite de réduire le programme des connaissances exigées des aspirans au grade de capitaine du commerce à ce qu'il était en 1790, semble devoir être accueillie. Il doit suffire, en effet, que le capitaine du commerce en sache assez pour faire sa route. Le luxe de science que l'on exige actuellement de nos capitaines du commerce ferme à un trop grand nombre

d'hommes de mer l'accès à ce grade. Il importe peu au commerce que ses capitaines sachent faire une démonstration de trigonométrie; ce qui l'intéresse, c'est qu'ils sachent ce qui se passe à la mer et sur leurs navires ; c'est qu'ils sachent surveiller une construction, faire exécuter une mâture, un grécment, ce que ne savent pas toujours les jeunes capitaines reçus, par la raison que toute leur attention s'est portée sur les mathématiques, afin de subir leur examen.

La commission de Dunkerque demande :

« Qu'un enseignement théorique élémentaire soit donné aux » matelots au frais du gouvernement. »

Les commissions de Nantes, Bayonne, le Havre, Lorient et Dunkerque font remarquer, comme une des causes de la cherté de la navigation, l'ignorance de nos matelots et de nos ouvriers maritimes.

Il est difficile pour nos armateurs de trouver des maîtres instruits; et comme les plus instruits eux-mêmes ou les moins ignorans ne savent ni prendre hauteur, ni faire le point, il y a nécessité d'embarquer un nombre d'officiers beaucoup plus considérable que sur les navires étrangers ; il y a par conséquent surcroît de dépenses.

L'instruction élémentaire est généralement répandue parmi les marins de l'Angleterre et des États-Unis; avec de la pratique et de la conduite, ils s'élèvent : en France, le matelot ne sait ni lire ni écrire ; quoi qu'il fasse, il reste condamné à n'être jamais que matelot.

C'est aussi à cette complète ignorance de nos matelots et de nos ouvriers qu'est attribué le penchant à la débauche qu'on leur reproche (1).

La commission de Dunkerque émet le vœu que des écoles gratuites de dessin, de mathématiques élémentaires et de mécanique appliquée aux arts, soient établies dans toutes les grandes villes maritimes.

La commission du Havre demande :

« Qu'en cas de décès ou d'empêchement du capitaine, dans le » cours du voyage, le second, reçu ou non capitaine, puisse prendre de plein droit le commandement. »

Aucune loi n'assujettit l'armateur à prendre pour second un marin qui soit reçu capitaine.

(1) La chambre de commerce de Marseille a rendu un vrai service au commerce maritime en créant une école de mousses. Nous reviendrons sur ce sujet.

Les assureurs, qui savent bien que le second n'est pas astreint à se faire recevoir capitaine, libellent ainsi qu'il suit leurs polices d'assurances : *capitaine tel, ou tel autre à sa place, reçu ou non reçu.*

Si le capitaine vient à mourir à l'étranger, le second prend le commandement sans difficulté.

Mais s'il meurt dans le cours du voyage, soit dans nos colonies, soit dans une relâche forcée, à Brest, par exemple, alors que le navire, qui arrive de l'Inde, est destiné pour le Havre, l'administration de la marine ne permet pas au second de conduire le navire au Havre, s'il n'a pas été reçu capitaine. On conçoit quels retards et quels inconvéniens peut occasioner cette prétention de l'administration maritime.

Les commissions de Marseille, de Bayonne et du Havre demandent :

« Qu'aux termes de l'art. 2 de la loi du 21 septembre 1793,
» l'armateur soit libre de faire entrer un quart de marins étrangers
» dans la composition de son équipage. »

Cette mesure nous paraît indispensable. On éprouve les plus grandes difficultés à former les équipages. Bien des armemens ont été long-temps retardés et même rendus impossibles, en 1840, après les levées ordonnées par le gouvernement.

Un autre moyen non moins efficace de diminuer la cherté de notre navigation, serait de supprimer ou de réduire, ainsi que le demandait formellement la commission de Marseille, les droits d'entrée sur les matériaux propres aux constructions maritimes, et plus particulièrement ceux qui portent sur les fers (1) et les chanvres.

Nous appelons l'attention du gouvernement et des chambres sur les vœux que nous venons d'exposer : il y va de la puissance et de la richesse du pays ; ce sont choses de grande considération.

§ XV. — *Navigation à la vapeur.*

Depuis quelques années la navigation de notre port s'est enrichie d'un nouvel élément dont la puissance et l'avenir sont incalculables.

(1) La commission de Marseille a établi que, dans la construction d'un naviro de 200 tonneaux, de la valeur de 56,122 fr., il entre pour 3,420 fr. de fer.

La vapeur n'a plus seulement mission d'accélérer et d'assurer le transport des voyageurs; déjà elle amène sur nos rivages des marchandises que leur poids et leur volume semblaient devoir exclure des bénéfices de cette voie rapide et sûre. La vapeur paraissait d'abord vouloir borner son action à de petites distances, et maintenant elle va dans toutes les mers de l'un à l'autre hémisphère, animant de son souffle invincible des navires plus grands que les plus forts vaisseaux, et parcourant les plus grands espaces avec une vitesse inouïe.

Dans la marine du commerce, comme dans celle de l'État, la vapeur est destinée au premier rôle; tôt ou tard elle régnera sur toutes les mers. La révolution commence à s'opérer sous nos yeux. Là où elle n'agira pas comme véhicule direct, elle agira comme remorqueur.

Hâtons-nous donc dans cette voie, où l'Angleterre et les États-Unis nous précèdent déjà de loin; il y va de notre avenir politique et commercial.

Le premier bateau à vapeur fut construit aux États-Unis en 1807, par Fulton; sa machine avait une force de dix-huit chevaux : il faisait en trente-trois heures le trajet de New-Yorck à Albany. Depuis lors, le nombre des *steamers* américains n'a cessé de s'accroître : treize cents ont été mis à l'eau de 1807 à 1839. Aujourd'hui cette puissance en a huit cents en état de service, de la force de 55,969 chevaux, jaugeant 153,316 tonneaux.

En Angleterre, un steamer fut lancé sur la Clyde pour la première fois en 1811. En 1814, les Anglais n'avaient encore que deux bateaux à vapeur; en 1815, huit; en 1825, cent cinquante-trois; en 1835, cinq cent trois; en 1839, huit cent quarante, réunissant une force de 64,700 chevaux, sans compter soixante-six de la marine royale, de 9,400 chevaux (1).

En France, les premiers essais ne datent que 1820, et ce fut seulement en 1826, après bien des tentatives, qu'un service régulier de paquebots fut formé sur la Saône.

L'industrie étrangère nous avait devancés même dans nos ports. Dès les premières années de la restauration, les Anglais avaient

(1) Dans la discussion du budget de la marine (séance du 5 mars 1841, chambre des lords), l'amiral Adam a déclaré que l'Angleterre possédait 900 bateaux à vapeur, dont 75 de la marine royale, tous en état de porter des canons du plus fort calibre. Cet effectif, a-t-il ajouté, est *triple* au moins de celui dont peut disposer la France.

établi un service entre Douvres et Calais. En 1818, Gênes nous avait expédié le bateau à vapeur le *Ferdinand Ier*, chargé de diverses marchandises (1).

En 1821, le *Moniteur* du 5 octobre, disait : « Marseille manquait » d'un établissement dont l'utilité est généralement sentie ; d'un » paquebot pour les voyages d'Italie, à l'instar de celui qui existe » pour la traversée de Douvres à Calais. Cet établissement vient » d'être formé. Le paquebot le *Zéphyr* partira pour Livourne le » 20 octobre prochain, vide ou plein; un autre paquebot se pré- » pare incessamment à le suivre. »

Ce service ne put s'organiser alors d'une manière permanente.

Ce n'est qu'en 1826 que deux *steamers* napolitains ont commencé un service régulier entre Marseille et Naples. Depuis lors, le nombre des steamers français et étrangers n'a cessé de s'accroître dans notre port. En 1836, les relations de Marseille avec le Languedoc furent activées par l'établissement des bateaux à vapeur de MM. Théron et Chancel, dont Marseille a tiré grand profit pour ses approvisionnemens en tout genre, nommément en bestiaux (2).

(1) *Journal de Marseille* du 4 novembre 1818.

(2) Voici comment s'est exprimé, sur cette entreprise, M. Michel Chevalier dans une lettre au *Journal des Débats* du 10 décembre 1838 :

« Pour vous donner une idée de la révolution qu'il est réservé au bateau à vapeur d'accomplir sur la Méditerranée, et des résultats qu'il peut produire à Marseille en particulier, je prendrai pour exemple le plus modeste des services, celui qui rattache Marseille aux deux ports de Cette et d'Agde, qui eux-mêmes sont liés au canal du Midi. C'est un trajet de huit heures. Vous savez que cette Provence, si riante dans les opéras-comiques, n'est qu'une terre poudreuse et aride, entrecoupée de montagnes décharnées et nues. Sur cette terre tant célébrée, il n'y a que le ciel toujours bleu qui soit beau à voir... Le sol de la Provence deviendra, ou plutôt redeviendra aussi séduisant que son ciel et que sa douce température, grâce au canal d'irrigation que la ville de Marseille exécute bravement à ses frais, et dont un maire, en qui les lumières le disputent au dévoûment, presse l'exécution avec une ardente sagesse. Sans doute la génération qui nous suivra retrouvera pour l'abriter, pendant les chaleurs de l'été, l'ombrage de ces forêts qui, lors du siége de César, entouraient la ville. Sans doute aussi peu d'années s'écouleront avant que la vaste île de la Camargue, dont la superficie est égale au dixième d'un département, ait été transformée en la plus productive des fermes. Quoi qu'il en soit, pour parler non de ce qui sera, mais de ce qui est, il est certain que le territoire qui avoisine Marseille est loin de fournir de quoi nourrir la population qui y pullule. Le bétail y venait, jusqu'à ces derniers temps, de points éloignés et par la grande route, au grand détriment des consommateurs, qui

La France employait pour sa navigation intérieure,

En 1833,	90 bateaux à vapeur de la force de		2,635 chevaux.
1834,	92	id.	2,863
1835,	118	id.	3,863
1836,	122	id.	4,148
1837,	150	id.	5,408
1838,	207	id.	7,493
1839,	225	id.	»

Le nombre des passagers transportés par ces bateaux, en 1839, a été de 1,969,905.

La marine royale possédait, en 1839, trente-six paquebots (1) d'une force réunie de 6,430 chevaux.

La marine commerciale des ports de mer comptait :

Au 1er janvier 1840,	87 bateaux à vapeur jaugeant			10,008 Tx.
Au 1er janvier 1841,	90	id.		9,611
Marseille au 1er janvier 1840,	en avait	13	jaugeant	2,423
id. au 1er janvier 1841,	id.	15	id.	2,432 (2)
Le Havre au 1er janvier 1841,	id.	32	id.	3,683
Bordeaux au 1er janvier 1841,	id.	10	id.	1,345

n'avaient ainsi que de la viande fatiguée et chère. Les bateaux à vapeur de Cette et d'Agde ont subitement remédié à cet inconvénient.

Ils transportent tous les mois du Languedoc, dans la ville des Phocéens, des milliers de bœufs et des myriades de moutons, indépendamment d'autres denrées de toute espèce. Aujourd'hui la viande est bien meilleure à Marseille, et le prix en a baissé d'un tiers ou d'un quart, m'a-t-on dit. Et voyez la supériorité de la marine à vapeur sur la marine à voiles : jusqu'à ces derniers temps, le cabotage entre Marseille, d'une part, Cette et Agde, de l'autre, était fait par des caboteurs qui, y compris le temps de charger et de décharger, n'effectuaient annuellement que onze à douze voyages en moyenne. Les bateaux à vapeur en font de cent à cent quinze, c'est-à-dire dix fois autant. Cette rapidité leur donne le moyen de compenser la dépense de leurs machines, et le fait est qu'en demandant au commerce les mêmes prix que le cabotage à la voile, les bateaux à vapeur procurent à leurs entrepreneurs, selon ce qui m'a été assuré par des gens bien informés, des dividendes de 25 à 30 pour cent. »

(1) En ce moment (1841), il y en a à flot quarante-un, et trentre-quatre sont en construction.

(2) Il faut ajouter à ce nombre les dix de 160 chevaux appartenant à l'État, qui font le service du Levant, et dix-huit steamers étrangers qui fréquentent notre port.

Voici le mouvement de la navigation à la vapeur dans notre port depuis 1837.

Navigation des Bâtimens à vapeur dans le port de Marseille (1).

ENTRÉE.

ANNÉES.	NAVIRES CHARGÉS. Navigation faite concurremment avec l'étranger.						NAVIRES CHARGÉS Et sur Lest (2). Navigation réservée aux navires français.			TOTAL DES NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST.		
	FRANÇAIS.			ÉTRANGERS.			CABOTAGE.					
	Nombre de Navires.	Tonnage.	Nombre d'hommes d'Equipage.	Nombre de Navires.	Tonnage.	Nombre d'hommes d'Equipage.	Nombre de Navires	Tonnage.	Nombre d'hommes d'Equipages.	Nombre de Navires.	Tonnage.	Nombre d'hommes d'Equipage.
1837	89	30,087	2,410	91	23,099	2,448	228	42,868	3,214	408	96,054	8,072
1838	144	53,456	3,803	106	28,484	2,609	371	68,516	5,383	621	150,456	11,800
1839	151	52,498	4,083	84	26,444	2,335	412	77,120	5,834	647	156,512	12,252
SORTIE.												
1837	81	28,964	2,289	101	25,340	2,670	166	29,756	2,448	348	84,060	7,407
1838	139	51,354	3,591	114	30,548	2,810	240	43,017	3,562	493	124,919	9,963
1839	147	51,610	3,861	81	25,481	2,267	341	62,961	4,774	569	140,052	10,902

(1) En 1839, le commerce extérieur, fait concurremment avec l'étranger, a donné lieu à l'entrée, dans les ports de France de 2,049 navires à vapeur chargés, dont 664 seulement étaient français. Le cabotage présente 2,805 navires entrés chargés et jaugeant 300,637 tonneaux. — En 1838, le cabotage à vapeur en Angleterre a donné lieu à l'entrée de 15,771 navires chargés jaugeant 2,959,125 tx, non compris ceux qui ne portaient que des voyageurs, et le commerce extérieur à un mouvement de 4,894 navires jaugeant 693,651 tonneaux.

(2) Il n'est point sorti de navires à vapeur sur lest; il en est entré 48 en 1837, 24 en 1838, 102 en 1839.

Paquebots du Levant.

Le gouvernement du roi reconnut de bonne heure la nécessité de seconder les efforts du commerce, pour accroître l'importance et développer l'activité de la navigation à la vapeur dans le port de Marseille.

En 1835, le ministre des finances présenta à la Chambre des Députés un projet de loi tendant à obtenir un crédit pour frais d'établissement d'une correspondance par bateaux à vapeur entre Marseille et le Levant.

« Lier la France à l'Orient, dit l'exposé des motifs, ouvrir des communications directes, rapides et périodiques avec Constantinople d'une part et Alexandrie de l'autre, tel est le but que nous nous proposons. Pour l'atteindre, le service s'effectuerait sur deux lignes : l'une partant de Marseille, toucherait successivement à Livourne, Civita-Vecchia, Naples, *Messine*, Malte, Syra, Smyrne et Constantinople; l'autre lierait les villes d'Alexandrie, de Syra et d'Athènes.

» Il a été reconnu que, pour établir des relations suivies avec ces contrées lointaines, trois départs et trois arrivées par mois étaient nécessaires, et que conséquemment le service devait avoir lieu tous les dix jours. Sa marche serait d'ailleurs combinée de telle sorte que l'on pourrait recevoir à Marseille le vingt-neuvième jour après le départ la réponse à une dépêche expédiée de ce port pour Constantinople ou Alexandrie.

» Ces combinaisons exigeront l'emploi de dix bateaux à vapeur de la force de 160 chevaux. Sept de ces bâtimens serviraient la ligne de Marseille à Constantinople; deux autres, la ligne d'Alexandrie à Athènes par Syra : un dixième bateau serait tenu en réserve pour parer aux accidens imprévus. La dépense du premier établissement de ces dix paquebots, qui seraient construits dans les chantiers de la marine royale, a été évaluée à la somme de 5,940,000 fr., et celle des frais annuels d'équipage, d'entretien et de réparations, à la somme de 1,854,735 fr. (1).

Le ministre espérait des revenus de ce service une ample compensation aux dépenses qu'il occasionerait ; il comptait avec raison sur la préférence qui serait accordée à cette voie, pour le

(1) La commission porta cette dernière élévation à 2,066,236 fr.

transport des dépêches, des voyageurs, des matières d'or et d'argent, *des marchandises et objets de haut prix.*

La taxe des lettres simples devait être de 10 décimes pour celles qui parcouraient moins de 250 lieues, et de 20 décimes pour un plus long trajet.

Les paquebots devaient être commandés par des officiers de la marine royale.

Dans la séance du 12 mai, M. Reynard présenta son rapport sur ce projet, au nom de la commission chargée de l'examiner. Après en avoir énuméré les avantages, il conclut à son adoption. Nous empruntons à cet excellent rapport les chiffres suivans.

Itinéraire de Marseille à Constantinople.

		Nombre de lieues à parcourir.
Aller.	Marseille	»
	Livourne	79
	Civita-Vecchia	38
	Naples	50
	Messine	59
	Malte	50
	Syra	172
	Smyrne	50
	Constantinople	93
		591
Retour		591
	Total	1,182 lieues marines

Itinéraire entre Athènes et Alexandrie.

Aller.	D'Alexandrie à Syra	150
	De Syra à Athènes	23
		173
Retour		173
	Total	346 lieues marines.

En évaluant la vitesse moyenne de la marche des paquebots à sept milles, soit deux lieues un tiers à l'heure, le temps nécessaire au trajet de Marseille à Constantinople, et retour, devait être de vingt-un jours, et en tenant compte des relâches aux différentes stations, vingt-neuf jours.

La commission fit observer avec raison, par l'organe de M. Reynard, au sujet de la seconde ligne d'Alexandrie à Athènes, que le système de communication, destiné à vivifier nos rapports avec le Levant, ne serait pas complet s'il laissait en dehors la Syrie, contrée riche et féconde, marché important, point de départ des grandes caravanes du golfe Persique.

Voici, d'après les calculs de la commission, le temps qu'exigerait cette ligne complémentaire :

La distance d'Alexandrie à Beyruth est de	109 lieues.
Celle de Beyruth à Syra de.............	188
	297
Il n'y a d'Alexandrie à Syra que........	150
Différence de	147 lieues marines,

ou soixante-trois heures. — Temps de relâche à Beyruth, deux heures. — Total du retard, soixante-cinq heures. Ce retard n'influerait pas sur la transmission en France des dépêches d'Alexandrie et d'Athènes, seulement cette dernière ville recevrait moins promptement les nouvelles de France et de Constantinople.

La commission pensant que les officiers de la marine royale ne voudraient point se soumettre aux obligations que le code de commerce impose aux capitaines porteurs de marchandises; que d'ailleurs l'administration ne devait pas disputer au commerce les bénéfices de ce transport; que l'immunité de droits d'ancrage, de tonnage, etc., dont jouit à l'étranger la marine royale, pourrait lui être retirée si elle s'assimilait par ses opérations aux navires de commerce, se prononça fortement pour que l'administration renonçât à tout transport de marchandises.

Une compagnie marseillaise, composée de capitalistes et de négocians honorablement connus, avait proposé d'opérer le service avec dix paquebots, tels que ceux que le gouvernement voulait établir, moyennant une subvention 1,500,000 fr., en abandonnant à l'État le produit du transport des lettres évalué à 400,000 fr., ce qui aurait réduit le sacrifice à 1,100,000 fr. Cette compagnie se serait contentée de 600,000 fr. (en laissant également ou gouvernement le produit de la taxe des lettres), s'il lui avait été permis d'employer des bâtimens d'une force de 100 à 120 chevaux. Dans ce cas, le service n'aurait coûté à l'État que 200,000 fr. par an, et l'on aurait économisé les 5,940,000 fr. demandés pour frais de construction et d'armement.

La commission n'admit pas ces propositions dans la crainte que le matériel, construit dans un but tout commercial, n'offrît pas les mêmes ressources que les paquebots de la marine royale ; que l'arrivée des lettres n'éprouvât des retards, et qu'on n'abandonnât aux Anglais, dans la Méditerranée, tous les avantages d'un service fait par des paquebots de l'État.

Toutefois, afin de ne pas exclure entièrement le commerce, elle émit le vœu que le gouvernement mît en adjudication l'affrètement des paquebots, c'est-à-dire le droit exclusif de recevoir les passagers à bord.

Plusieurs députés avaient accueilli favorablement les offres de la compagnie marseillaise ; ils y voyaient de grands avantages pour l'État et pour le commerce. M. Tupinier s'efforça de combattre leur opinion.

Il dit qu'une compagnie ayant la faculté de transporter des marchandises ne recevrait sur ses paquebots que celles qui lui appartiendraient; qu'elle établirait ainsi un monopole en sa faveur, au détriment des autres négocians.

Une éventualité grave effrayait aussi M. Tupinier : qu'arriverait-il si la compagnie venait à faire de mauvaises affaires? que deviendrait alors le service de la correspondance? comment le gouvernement pourrait-il établir sur-le-champ un nouveau service pour lequel il n'y aurait rien de prêt? Il regardait d'ailleurs le marché proposé comme onéreux pour le trésor public : évaluant les recettes à 2,484,000 fr., les bénéfices annuels pour l'État devaient, suivant ses calculs, être de 368,000 fr.

Le projet fut adopté par la Chambre des Députés, dans la séance du 29 mai, par 218 voix contre 16, et le 29 juin, par celle des Pairs à l'unanimité, sur le rapport de M. le comte Guilleminot.

On se hâta de mettre la main à l'œuvre, et le 1er mai 1837, *le Scamandre* partit pour Constantinople, inaugurant cet utile service qui n'a plus été interrompu, et qui a mis pour ainsi dire à nos portes les points les plus importans de la Méditerranée.

On éprouva bientôt la nécessité de réviser la loi dans sa partie fiscale. Le 16 mars 1838, le ministre des finances exposa à la Chambre des Députés que la tarification des lettres portée dans la loi de 1835 était mal combinée et trop élevée ; qu'il en était résulté pour les produits un grave préjudice qui menaçait de devenir plus considérable de jour en jour. Il demandait en conséquence la faculté

de modifier par des ordonnances royales la taxe des lettres et imprimés transportés par les paquebots du Levant.

M. Reynard, chargé de nouveau du rapport, prouva combien les premières combinaisons avaient été maladroites, et fit connaître à la Chambre que, pour les seules relations entre Constantinople et Smyrne, des paquebots étrangers recueillaient régulièrement de sept à huit cents lettres par voyage, dans le même temps où les nôtres en recevaient vingt ou vingt-cinq au plus.

Le projet fut adopté, dans la séance du 17 avril 1838, à la Chambre des Députés, et à celle des Pairs le 18 mai.

M. Reynard, à la Chambre des Députés, et M. le marquis de Barthélemy, à la Chambre des Pairs, demandèrent encore que ce beau service fût complété par l'établissement d'un paquebot entre la Syrie et l'Égypte, et par la création d'un service direct entre Malte et Alexandrie, afin de rendre plus rapide le transport en Europe des dépêches de l'Inde arrivant par l'isthme de Suez.

Un obstacle suscité par le gouvernement des Deux-Siciles sembla d'abord entraver les développemens de cette grande entreprise. Il refusa de reconnaître comme bâtimens de l'État les paquebots de l'administration des postes, et prétendit les assujettir aux mêmes formalités que les bâtimens de commerce, c'est-à-dire à déposer leurs patentes de santé et à subir des épreuves évidemment inutiles, soit qu'ils vinssent de France, où il n'existait aucun germe de contagion, soit qu'ils vinssent de l'Orient, puisqu'ils avaient déjà subi à Malte les quarantaines voulues.

Usant de justes représailles, le gouvernement français retira aux bâtimens à vapeur napolitains les franchises dont jouissent dans le port de Marseille tous les pavillons étrangers, et les assujettit aux droits de navigation, tonnage, expédition, permis et passe-port; droits qui devaient, dans tous les cas, être aussi élevés que ceux que les navires français acquittaient dans les ports des Deux-Siciles.

Ces mesures rigoureuses furent appliquées jusqu'au moment où la question des soufres de Sicile suscita entre la cour de Naples et celle de Londres un différend aplani par la médiation de la France. Le roi des Deux-Siciles consentit alors à admettre dans ses ports le pavillon d'une puissance qui sauvait son royaume des résultats désastreux d'une lutte inégale avec un ennemi qui ne s'enrichit que par la ruine et la misère des autres peuples.

Les paquebots de l'État touchent donc de nouveau à Naples depuis 1840; mais en attendant que les deux nations aient conclu

une convention postale, ils ne prennent ni lettres, ni imprimés pour cette destination.

La correspondance avec Messine portée dans les prévisions de la loi n'existe pas encore; elle serait bien utile. Les relations entre Marseille et la Sicile ont beaucoup d'importance, et cependant elles sont d'une lenteur et d'une incertitude préjudiciables à tous les intérêts (1).

Les prévisions de la loi n'ont pas été remplies non plus en ce qui touche la marche des paquebots. D'après les calculs de l'administration, ils devaient être de retour à Marseille le vingt-neuvième jour, c'est-à-dire la veille des départs ; or, malgré la suppression de la relâche à Messine, ils n'arrivent en été qu'après 31 à 32 jours, et en hiver, qu'après 33 à 34, et quelquefois davantage.

Cette lenteur, résultat de la disproportion qui existe entre la pesanteur des bateaux et la force des machines, met la marine royale au-dessous de la marine marchande ; elle nuit au commerce de Marseille. Les ports de l'Italie visités par les paquebots français, à leur retour, ont les nouvelles d'Orient avant notre ville, qui ne les reçoit jamais qu'au moment où ses paquebots déjà partis recueillent dans leur route les réponses qu'elle-même ne peut envoyer que dix jours après ses rivales.

Comprend-on un service payé par le gouvernement pour procurer au commerce étranger des avantages dont se trouve dépouillé le commerce national? Il serait à désirer, pour remédier à ces graves inconvéniens, que les paquebots du Levant cessassent de perdre un temps précieux sur la côte d'Italie déjà desservie par tant de compagnies particulières. Qu'ils touchent à Messine qu'aucun service direct ne lie à Marseille; qu'ils touchent à Malte, ce grand carrefour de la navigation dans la Méditerranée, rien de mieux; mais pourquoi sacrifier au mince bénéfice résultant du transport de quelques voyageurs la régularité et la célérité de nos rapports avec l'Orient, but essentiel de la loi qui les a institués?

Et si l'on veut une station entre Marseille et Malte, que ne touche-t-on à la Corse? Ce n'est qu'en multipliant les relations entre cette île et la France que nous mettrons en valeur les immenses ressources qu'elle nous offre (2).

(1) Un service régulier et direct entre la Sicile et Marseille va être établi par le paquebot à vapeur *Palermo*, de 140 chevaux, construit en Angleterre.

(2) Cette opinion a été aussi exprimée par M. Michel Chevalier.

Les paquebots du Levant doivent être aussi ramenés à leur première destination en ce qui concerne le transport des échantillons et celui des marchandises de prix, transport prohibé aujourd'hui au désespoir de notre commerce.

« Ce n'est pas, disent les négocians marseillais, pour la vide satisfaction de faire briller le pavillon tricolore aux yeux des Orientaux; ce n'est même pas seulement pour déposer çà et là quelques lettres dans les échelles du Levant que ces bateaux furent lancés: la pensée qui présida à cette création était grande, sage et pleine d'avenir, parce qu'au lieu de courir après une vaine gloriole, elle tendait à établir entre l'Orient et nous des liens solides, des liens politiques et moraux sans doute, mais aussi des liens matériels, des liens d'intérêts et d'affaires, les seuls dont fasse cas notre siècle démesurément positif (1). Ne méconnaîtrait-on pas cette pensée, si l'on persistait à nous interdire de recevoir de Constantinople par les paquebots un échantillon de blé d'Odessa, ou d'expédier avec leur aide dans l'Inde par Alexandrie des étoffes de luxe? » (2).

La chambre de commerce de Marseille s'est rendue dans diverses circonstances l'interprète de ces vœux ; elle a réclamé une modification dans l'itinéraire des paquebots du Levant, afin que l'Italie cessât de profiter, au détriment de la France, d'une institution toute française ; elle a demandé à plusieurs reprises que le commerce pût se servir de ces paquebots pour le transport des marchandises riches. « Il serait très-désirable, a dit son honorable président, que le gouvernement pût déférer à ce vœu, à cause de la rivalité que font à notre commerce les paquebots autrichiens partant de Trieste » (3).

Le revenu des paquebots du Levant va croissant d'année en année. Cependant, en 1840, la différence totale entre la dépense et la recette était encore de 2,345,595 fr., ce qui, à raison de 1,600 chevaux, établissait un découvert de 1,465 fr. par cheval et par an (4).

(1) L'exposé des motifs du projet de loi déjà cité annonçait que ces bateaux porteraient des marchandises.

(2) Lettre de M. Michel Chevalier. (*Journal des Débats* du 10 décembre 1838.)

(3) Discours de M. Wulfran-Puget, prononcé à la séance d'installation des nouveaux membres de la chambre de commerce, le 5 janvier 1841.

(4) Rapport de M. de Salvandy à la Chambre des Députés sur les paquebots transatlantiques.

Le service est divisé en trois lignes : La première part de Marseille les 1er, 11 et 21 de chaque mois, et aboutit à Malte, en passant par Livourne, Civita-Vecchia et Naples.

La seconde part de Malte pour Constantinople, en passant par Syra, Smyrne et les Dardanelles.

La troisième part du Pyrée (port d'Athènes) pour Alexandrie, en passant par Syra.

A Malte se font les quarantaines des passagers et provenances du Levant, ainsi que la purification des dépêches et groups d'espèces.

Le point d'intersection des deux lignes de Malte à Constantinople et d'Athènes à Alexandrie est le port de Syra, dont l'importance s'accroît chaque jour. Là se rencontrent les paquebots venant à-la-fois de Malte, de Constantinople, d'Athènes et d'Alexandrie, et s'opèrent l'échange des correspondances et le transbordement des voyageurs d'une ligne sur l'autre.

La commune des passagers pris à Marseille est de 43 à 45 par voyage.

Ce service sera amélioré par la construction de deux nouveaux paquebots en ce moment sur les chantiers. Ils donneront les moyens de faire les réparations d'une manière plus complète, et préviendront toute chance d'interruption.

Une amélioration encore plus importante va résulter de la loi votée par les Chambres pendant cette session (1841). Cette loi alloue au gouvernement 5,923,500 fr. pour la construction de six paquebots de 220 chevaux destinés à établir un service direct entre Marseille et Alexandrie.

Cela est nécessaire pour contre-balancer la concurrence des Anglais qui, au moyen de paquebots munis de machines puissantes, sont parvenus à faire le trajet d'Alexandrie en Angleterre en seize jours, c'est-à-dire avec une vitesse qu'il nous est impossible d'atteindre aujourd'hui.

La traversée entre Marseille et Alexandrie qui, à cause des relâches et des circuits, exige quatorze jours, s'effectuera en huit; notre ville recouvrera ainsi les avantages de sa position pour le transport des dépêches et des voyageurs entre l'Angleterre et l'Inde.

Ces paquebots seront construits de manière à contenir, outre leur chargement de charbon, une certaine quantité de marchandises, choisies parmi celles qui, sous un faible volume, ont le plus de

valeur. Cette mesure réclamée depuis long-temps ne peut manquer, bien qu'incomplète, d'être utile au commerce.

M. Garnier-Pagès, chargé du rapport sur ce projet de loi, annonçait que cette nouvelle ligne toucherait à Malte ou à Messine, pour y laisser et y prendre les lettres et les voyageurs.

Nous faisons des vœux pour que Messine soit celui des deux points qui sera préféré! Nous passons déjà par Malte; un service destiné à relier entre eux tous les points principaux de la Méditerranée ne doit point laisser de côté une île comme la Sicile.

Il est urgent aussi d'établir une correspondance avec la Syrie. Comme MM. Reynard et de Barthélemy, M. Garnier-Pagès l'a demandée dans son rapport. « La commission, dit-il, aurait désiré » trouver dans le projet du gouvernement une disposition relative à l'établissement d'une communication avec la Syrie; elle » a pensé que ce service ne serait complet que lorsque cette importante communication serait établie. Elle émet en conséquence le vœu que l'administration songe à créer des moyens » réguliers de relation avec un des ports de la Syrie. »

Le gouvernement a enfin compris la nécessité d'une communication demandée avec tant de persévérance et d'autorité. *M. Humann*, dans l'exposé des motifs de cette loi à la Chambre des Pairs (séance du 13 mai 1841), disait :

« Lorsque ces nouveaux bâtimens seront construits, nous avons » l'espoir fondé qu'avec le matériel dont l'administration disposera, il lui sera possible de créer en outre un service de correspondance avec les ports de la Syrie. La création de cette » ligne n'a pas cessé d'occuper la pensée du gouvernement; l'insuffisance des moyens l'a seule empêché jusqu'à présent de la » réaliser. »

Il est bien à regretter que ce service, dont les avantages ont frappé toutes les commissions tant de la Chambre des Pairs que de celle des Députés, et le gouvernement lui-même, n'existe point encore. Un seul bâtiment suffirait pour créer une ligne supplémentaire entre Alexandrie et Beyruth, centre d'affaires considérables.

Devancés dans l'Océan par les Anglais, nous nous sommes laissés devancer, dans la Méditerranée, sur ce point, par les Autrichiens. Depuis 1839, la compagnie de la navigation à la vapeur du Danube a consacré un paquebot de la force de 120 chevaux, sorti des chantiers de Trieste, à l'établissement d'un service entre Smyrne et la Syrie. Les départs ont lieu toutes les trois semaines

de Smyrne pour Scio, Cos, Rhodes, Alexandrette, Beyruth, Jaffa et Alexandrie (1).

Les pyroscaphes autrichiens ont sur les nôtres l'avantage de porter des marchandises : le fret vient d'être diminué de 25 pour 100 sur les cotons filés, les cotonnades, les autres tissus et quelques objets de prix.

Les Anglais eux-mêmes semblent vouloir disputer à notre navigation à la vapeur sa prééminence dans la Méditerranée. Leurs bateaux à vapeur pour Alexandrie, au lieu de ne partir qu'une fois par mois, partiront désormais tous les quinze jours.

Une ligne de grands steamers anglais doit partir également tous les quinze jours de Malte pour Athènes, Smyrne, les Dardanelles, Constantinople, Sinope, Samsoun et Trébisonde, retournant à Malte par la même route : les jours de départ et d'arrivée doivent coïncider avec ceux des vaisseaux qui naviguent entre l'Angleterre et Alexandrie.

De graves considérations politiques appellent l'attention du gouvernement sur les perfectionnemens de notre navigation à la vapeur dans la Méditerranée. La vapeur en rapprochant tous les peuples assis sur cette mer et sur la mer Noire, qui n'en est qu'une annexe, doit les réunir un jour en une grande confédération assez puissante pour dicter des lois au monde. Dans les événemens qui doivent préparer cette unité méditerranéenne, une grande et belle mission appartient à la France. Pour cela, il faut avant tout qu'elle maintienne sa marine à la vapeur dans la Méditerranée au premier rang qu'elle occupe aujourd'hui. Sur 76 bâtimens à vapeur qui naviguent dans la Méditerranée, 43 sont français (2) ; mais ce premier

(1) Ce service n'existe plus, par suite de la perte du bâtiment qui y était affecté.

(2) Voici le relevé des bateaux à vapeur employés à des services réguliers sur la Méditerranée : il en est d'autres qui en fréquentent les ports, et notamment celui de Marseille, mais je ne les cite pas parce qu'ils ne font pas de service régulier; les bateaux à vapeur entre Marseille et le Rhône ne sont pas compris non plus dans ce relevé ; on peut les considérer comme appartenant à la navigation intérieure.

Bâtimens Français.

Bateaux à vapeur de la marine royale partant de Toulon, faisant le service d'Alger et remplissant diverses missions dans le Levant (de 160 chevaux); un départ par semaine pour Alger	17
Paquebots du Levant dépendant de l'administration des postes (160 chevaux); un départ tous les dix jours........	10
	27

rang, on vient de le voir, elle ne le conservera qu'au prix de nouveaux efforts et de nouveaux perfectionnemens.

Report.................. 27

Bateaux de la compagnie Bazin, faisant le service de Marseille en Italie, et de Marseille à Alger, *le Pharamond* et *le Sully* (de 80 à 120 chevaux), et *le Charlemagne* (de 160).. 3

Bateaux de la compagnie Gérard, de Toulon à Bastia et à Ajaccio (50 chevaux); deux départs par semaine.. 3

Bateaux de Marseille à Cette et Agde, *le Rhône, l'Hérault, le Marseillais* (de 86 chevaux), de MM. Théron et Chancel, et *la Nantes et Bordeaux* de M. Ségur.. 4

Bateaux de Marseille aux côtes d'Espagne: *le Phénicien, l'Océan, la Méditerranée, le Rubis* et *le Phocéen* (de 50 à 140 chevaux)............ 5

Bateau de la Corse à Livourne, *le Napoléon* (de 50 chevaux)......... 1

43

Bâtimens non Français.

Paquebots anglais de la marine royale, dirigés de Gibraltar à Corfou par Malte, de Marseille à Malte, et de Malte à Alexandrie........................ 5

Bâtimens autrichiens du *Lloyd*, dirigés les uns de Trieste sur Constantinople en passant par Corfou, Patras, Athènes, Smyrne: un départ tous les quinze jours; les autres de Constantinople à Alexandrie par Rhodes (de 100 à 160 chevaux).. 6

Bateaux de la compagnie du Danube, allant de Constantinople à Salonique et à Smyrne; un départ par semaine (de 80 à 160 chevaux).............. 2

Bâtimens grecs, allant d'Athènes à Syra (de 50 à 70 chevaux).......... 2

Bateaux du gouvernement sarde, de Gênes à Cagliari (Sardaigne), de 60 à 100 chevaux..3... 2

Barteaux sardes, *Virgilio, Iberia* (de 150 chevaux); *Castor*, de 200 chevaux; côtes d'Italie et Marseille.. 3

Bateaux napolitains, de Marseille à Naples, *le François I*[er], *Marie-Christine* (de 120 à 160 chevaux), le *Montgibello* (de 240 chevaux), service décadaire.. 3

Bateaux toscans, *le Leopoldo II* et *Maria-Antonietta*, des côtes d'Italie à Marseille, de 120 chevaux, le *Lombardo*, de 240 chevaux, service hebdomadaire.. 3

Bateaux du roi de Naples, allant de Naples en Sicile et à Malte, et de Naples à Marseille, *le Ferdinand II, le Véloce, le Neptune*, *le Saint-Wenefrede* (de 80 à 120 chevaux).. 4

Bateaux espagnols, de Marseille en Espagne: *el Balear, el Mercurio* et *le Delphin* (de 80 chevaux).. 3

Total des bâtimens non français................ 33

Total des bâtimens français.................... 43

Total général des bateaux à vapeur de la Méditerranée, employés à des services réguliers.. 76

En outre, il existe sur la mer Noire plusieurs lignes; l'une organisée par une

Pour obtenir tous les résultats désirables de notre navigation à la vapeur dans la Méditerranée, il est indispensable que Marseille soit le principal point d'arrivée et de départ. « Marseille, dit » M. Michel Chevalier dans la lettre déjà citée, est la métropole » du littoral français de la Méditerranée. C'est à Marseille que » doivent aboutir tous les services publics de transport qui inté- » ressent les particuliers. Comment donc se fait-il que les paquebots » de poste destinés à la Corse partent de Toulon, et que la ligne » d'Alger ait le même point de départ ? Du point de vue de l'in- » térêt des Français continentaux, Marseille ne souffre pas la » comparaison avec Toulon, car Toulon est fort excentrique, et » c'est bien pis du point de vue Corse. Quelles affaires les Corses » ont-ils à Toulon et que peut Toulon pour la Corse ? à quoi sert » aux colons d'Alger de subir ce détour de Toulon pour se rendre » à Marseille ou pour retourner en Afrique ? est-ce que Toulon » peut être un marché pour les produits de la Corse ou d'Alger ?... » Nos Algériens, ainsi que les Marseillais, se demandent com- » ment il se fait qu'on ne se rende pas à cet argument : qu'avec » des bateaux à vapeurs emblables à nos paquebots du Levant, » la traversée de Marseille à Alger se ferait en quarante-huit » heures, au lieu de trois jours au moins qu'elle dure aujourd'hui. » Si le ministre de la guerre tient absolument à payer quelques » étapes de plus, il est libre d'embarquer ou de débarquer nos » soldats à Toulon, dans le cas où il croirait que l'intérêt militaire » et la discipline de l'armée le réclament. Mais quelques bateaux » à vapeur, expédiés de temps en temps, suffiront aux besoins du » ministère de la guerre. Les communications régulières entre la » France et l'Algérie doivent aboutir à Marseille. A partir d'au- » jourd'hui l'intérêt militaire a cessé d'être le premier à Alger. » L'œuvre de la conquête est terminée. Ce ne sont pas des » bastions que nous allons chercher ou construire à Alger, quoi- » qu'il soit bon d'y avoir des bastions, des blockhaus et des

compagnie russe à qui l'empereur Nicolas a donné deux navires avec un privilége et une subvention, faisant le service entre Constantinople et Odessa, emploie trois bâtimens ; une autre va deux fois par semaine d'Odessa à la mer d'Azof. La compagnie autrichienne du Danube a un bateau de Constantinople à Trébisonde, relâchant à Synope et Samsoun. Une compagnie de négocians anglais a un autre bateau dans la même direction.

Enfin, la compagnie du Danube a un paquebot entre Galatz et Constantinople, correspondant avec les bateaux qui remontent par le Danube de Galatz à Vienne.

» camps retranchés ; ce que la France y désire aujourd'hui plus » que jamais, c'est de la culture et du commerce, ce sont des » colons; or, les colons et les commerçans n'ont aucun goût pour » le circuit de Toulon ; d'ailleurs ils se plaignent des bateaux de » la marine, où ils ne trouvent aucun *comfort*, et ils seraient » ravis de trouver à Marseille des paquebots semblables à ceux » de l'administration des postes pour le Levant, parce que là le » passager est certain de trouver, pour son argent, bien-être et » égards, indépendamment de la sécurité la plus parfaite. »

La chambre de commerce de Marseille a demandé maintes fois au ministre de la marine l'établissement d'un service direct entre Alger et notre ville. Il est à regretter que le gouvernement soit demeuré sourd à des sollicitations dictées par l'intérêt de la France et de sa nouvelle colonie qui a tant besoin de se rapprocher de la mère-patrie par de rapides et fréquentes communications ! (La compagnie Bazin vient de combler cette lacune en consacrant à ce service ses bateaux *le Pharamond* et *le Sully*.)

Sans doute de l'activité toujours croissante des relations entre les peuples méditerranéens, par le moyen si rapide de la vapeur, jaillira la conviction générale qu'il est nécessaire d'adoucir la rigueur des lois sanitaires sans nuire à la sécurité publique. Que la France en cela se hâte de donner l'exemple et de modifier les règlemens surannés qui s'opposent à l'établissement de communications régulières entre les ports français eux-mêmes.

N'est-il pas absurde que le voyageur qui arrive de Marseille à La Ciotat librement par une diligence, ne puisse y arriver en bateau à vapeur sans être muni d'un passe-port et d'un bulletin de l'intendance sanitaire de Marseille; qu'il ne puisse débarquer sans avoir parlementé avec un des commissaires de la santé de La Ciotat, dont l'absence peut le forcer de rester indéfiniment à bord ? et que si un seul des passagers oublie son bulletin de santé, ni lui ni personne ne puisse mettre pied à terre ? Que résulte-t-il de cela ? c'est que la navigation à la vapeur soit par escales, soit entre Marseille et un seul des ports qui l'environnent, excepté Cette, n'existe pas. Ni entrepreneur, ni voyageur ne se soucie de se soumettre à ces formalités, à ces lenteurs, à ces déboires et à ces frais de passe-ports et de bulletins.

On accorde aux bateaux pêcheurs une patente qui dure un an, et avec laquelle ils sont toujours et partout admis en libre pratique. Comment donc refuser à des entreprises considérables, telles que

celles des bateaux à vapeur, ce qu'on accorde au premier venu qui veut pêcher? Ce qu'il y a de remarquable en cela, c'est que sur la côte d'Espagne on est plus accommodant que sur celle de France (1).

Assurément il serait dangereux de modifier les règlemens sanitaires imposés aux navires qui viennent du Levant, autrement qu'avec l'assentiment de toutes les autres puissances méditerranéennes; ce serait nous exposer à voir les navires français traités dans les ports d'Italie ou d'Espagne comme des pestiférés; mais pour ce qui concerne la navigation entre la France et l'Italie, la France et l'Espagne, ou tout au moins entre les différens ports français, rien ne serait plus simple que de tracer des règlemens qui multiplieraient la navigation à vapeur sur les bords civilisés de la Méditerranée, sans compromettre la santé publique. Il suffirait d'ordonner qu'en temps ordinaire, c'est-à-dire lorsque la peste n'existe sur aucun point de notre littoral, les navires à vapeur portant des voyageurs qui viendraient d'un port français à un autre, ou qui desserviraient plusieurs escales sur le territoire français, seraient admis en libre pratique, sans rien avoir à exhiber de plus que les papiers de bord ordinaires. Pour satisfaire les plus timorés partisans du *statu quò*, on pourrait encore mettre un garde de santé à bord de chaque bateau. L'Italie et l'Espagne accéderaient évidemment aux mêmes dispositions, à charge de réciprocité, et dès-lors nous verrions se développer entre tous nos ports de la Méditerranée, et entre tous ceux qui nous avoisinent, le mode de transport le plus rapide, le plus doux et le plus économique (2).

Paquebots de la Corse.

La correspondance entre la France et la Corse s'opère par des bateaux à vapeur de 40 à 50 chevaux, qui partent deux fois par semaine de Toulon alternativement pour Bastia et Ajaccio, transportant les dépêches, les voyageurs et des marchandises.

Le conseil général du département de la Corse a plusieurs fois réclamé contre l'établissement de ce service à Toulon, et demandé

(1) Depuis que ceci a été écrit, les règlemens ont été modifiés. Des bulletins de santé ne sont plus exigés des passagers pour la traversée entre les ports français de la Méditerranée.

(2) Michel Chevalier, lettre citée.

que le siége en fût transféré à Marseille. Je viens de citer à ce sujet l'opinion d'un publiciste éminent. La Corse, en effet, a toutes sortes de rapports avec Marseille, aucun avec Toulon ; si on veut la vivifier et l'enrichir, il faut la mettre en communication avec une ville, foyer de grande population, de grand commerce et de grands capitaux, et non avec un port purement militaire. Tous les voyageurs, toutes les marchandises de quelque valeur, allant de Marseille en Corse, et réciproquement, sont obligés de passer par Toulon ; or, le trajet par terre entre ces deux villes demande quelquefois, et surtout pour les marchandises, autant de temps que pour aller de la Corse au continent, et *vice versâ*.

Souvent, et particulièrement à l'époque de la foire de Beaucaire, les passagers arrivés à Toulon perdent plusieurs jours dans cette ville en attendant qu'une voiture puisse les transporter à Marseille. Ces inconvéniens graves auront un terme. Le gouvernement a obtenu des Chambres 1,514,600 fr. pour la construction de trois paquebots à vapeur de la force de 120 chevaux chacun. Les départs auront lieu de Marseille deux fois la semaine, à dater du 1er janvier 1843, époque où expirera le traité passé avec la compagnie chargée aujourd'hui du service entre la Corse et Toulon.

Ces paquebots pourront transporter des marchandises, mais en très-petite quantié. Sous ce rapport, il est à craindre que le commerce ne perde au lieu de gagner au changement, puisque aujourd'hui les paquebots se chargent de toutes les marchandises indistinctement. Il est à désirer que la nomenclature de celles qui seront admises soit assez étendue pour ne pas faire regretter le service de la compagnie, et que, dans la crainte de nuire à quelques petits bâtimens corses, on ne nuise au commerce de toute l'île et à celui de la France.

Il y a lieu de regretter que ce service n'ait pas été confié à une compagnie qui promettait un départ quotidien. M. Clappier, député du Var, a dit avec raison dans la discussion de la loi :

« Vous voulez dépenser 500,000 fr. pour vos communications
» avec la Corse ? Eh bien ! au lieu de deux départs, 500,000 fr.
» donnés à l'entreprise vous procureront un service quotidien, et
» vous hâterez les progrès de la civilisation et de la richesse en
» Corse ; vous jetterez ainsi un pont entre le continent et la Corse ;
» mais deux départs entre les mains de l'État coûteront autant
» qu'un service quotidien par un entrepreneur. »

Je partage entièrement l'opinion de l'honorable député du Var ;

ce qu'il faut à la Corse, c'est comme il l'a très-bien dit, une espèce de pont entre elle et le continent, c'est-à-dire des communications journalières et à très-bas prix, telles qu'une compagnie voulait les établir; c'est le seul moyen de lui procurer ce qui lui manque pour la féconder: des capitaux, des bras, des débouchés pour ses produits; c'est le seul moyen de faire, qu'au lieu de coûter à la France, elle lui rapporte. Si la Corse cessait d'être séparée de la France, elle en deviendrait un des plus riches départemens: pour faire cesser cette séparation, les deux départs projetés par le gouvernement ne suffiront pas. Il faut, je le répète, un départ quotidien; il faut que les personnes et les marchandises puissent à chaque instant être transportés à bas prix. Qu'on n'invoque pas l'intérêt des marins corses; leurs craintes ne sont pas fondées: quand on établit les premiers paquebots entre la Corse et Toulon, ils crièrent à l'anéantissement de leur industrie, et cependant depuis lors la marine marchande corse a fait de notables progrès; quand on enrichit un pays, tous les intérêts, même ceux qui se croient menacés, prennent leur part de l'accroissement de la prospérité générale.

La nouvelle loi statue que les dispositions du code de commerce et des lois maritimes qui règlent la responsabilité des armateurs et des capitaines de navire, envers les chargeurs et leurs ayans-cause, ne seront pas applicables à l'État et à ses agens.

Ce défaut de responsabilité sera encore un obstacle à ce que le commerce retire de ces paquebots tous les avantages que lui procurerait le transport prompt et sûr de ses marchandises. Cependant il a été reconnu dans la discussion qu'une certaine responsabilité pèserait toujours sur le gouvernement, analogue, par exemple, à celle qu'il encourt en transportant des lettres chargées. « Ce sera, » a dit M. Pascalis, la responsabilité du droit commun substituée » à la responsabilité du droit commercial et maritime. »

Les communications entre Marseille, Ajaccio et Bastia ne suffiront pas pour unir complètement la Corse à la France. Il faut qu'un paquebot soit dirigé sur la partie centrale et féconde de l'île. Le port de l'île Rousse, grâce aux grands travaux que le gouvernement y fait exécuter, deviendra le premier port commercial de la Corse; c'est avec ce port qu'il faut activer nos relations.

Écoutons à ce sujet M. de Gasparin, qui connaît parfaitement le pays et toutes les richesses qu'il peut donner à la France.

« Des réclamations parties des villes de Calvi et de l'île Rousse,

» dit-il dans son rapport à la Chambre des Pairs, ont été mises » sous les yeux de votre commission ; elles réclament l'établisse- » ment d'un troisième départ de paquebots, dirigé de Marseille » sur leurs ports, en sus de ceux qui ont lieu pour Ajaccio et Bas- » tia ; elles sont appuyées par plusieurs délibérations du conseil » général de la Corse, qui demandait qu'un service fût établi sur » Calvi.

» L'ancienne division de la Corse en deux départemens, sa di- » vision actuelle en deux arrondissemens électoraux, l'examen » d'une carte et la direction des hauts sommets des montagnes qui » forment la chaîne centrale de l'île et la partagent du nord au midi » en deux parties ; tous ces aperçus superficiels peuvent porter à » croire que tous les besoins sont satisfaits, quand on a porté son » attention sur l'orient et sur l'occident de l'île ; on peut penser » qu'ensuite il sera facile de communiquer latéralement de chacun » des côtés de la grande chaîne. Cette opinion, généralement ré- » pandue, est cependant une erreur : la Corse est réellement divi- » sée en trois grandes parties et non pas en deux, et la riche » contrée de la Balagne, formant l'arrondissement de Calvi, commu- » nique avec moins de difficultés avec celui de Bastia qui est sur » un versant opposé des montagnes, qu'avec Ajaccio qui est sur » le même versant. La direction d'un des bras de la chaîne en fait » un bassin particulier, séparé du reste de l'île par des obstacles » qu'il faut bien apprécier. De plus, Calvi est le point militaire le » plus important de la Corse ; il a un port sûr et commode. Les » travaux que l'on exécute en ce moment à l'île Rousse sont di- » gnes de sa position commerciale, et le pays qui entoure ces deux » villes est la plus riche partie de la Corse, où se trouve la grande » culture de l'olivier, objet principal du commerce de l'île avec la » France. Enfin, la longueur du trajet n'a que la moitié de celui de » Marseille à Bastia, ce qui serait un grand avantage pour la cor- » respondance et pour les habitans de la Balagne, qui, avec une » traversée moins longue, n'auraient pas à faire le trajet difficile de » Bastia à leur pays.

» Votre commission s'est préoccupée de cette question et en a » fait l'objet de communications avec l'administration des finances » et des postes, qu'elle a trouvée très-favorable à la solution indi- » quée par le vote du conseil général ; mais elle réserve son exa- » men ultérieur pour un temps où le développement du commerce » de la Balagne, et la conviction que ce pays fournirait un nom-

» bre de voyageurs et une masse de correspondances suffisants
» pour défrayer en grande partie l'entreprise, serait acquise, et
» où l'on aurait pu aussi se faire une juste idée de l'effet produit
» par l'achèvement des routes royales. Le désir du gouvernement,
» comme le vôtre, est de contribuer à développer la prospérité de
» la Corse et à faire disparaître de plus en plus les causes qui
» l'ont entravée. Elle doit avoir confiance dans les dispositions du
» pays, qui réalisera graduellement toutes ses espérances. »

Paquebots transatlantiques.

Les spéculations du commerce marseillais ne sauraient se borner aux côtes de la Méditerranée : il a suivi avec intérêt et d'un œil attentif tous les essais faits à l'étranger pour étendre et agrandir l'influence de la vapeur et l'approprier à la navigation lointaine. Ces essais datent de 1819; dès cette année, un bâtiment des Etats-Unis, le *Savannah*, avait franchi l'Océan, de Liverpool à New-Yorck, moitié à l'aide du vent, moitié à l'aide de la vapeur.

Ce premier essai ne fut renouvelé qu'en 1835; à cette époque les Anglais entreprirent la traversée de Falmouth au cap de Bonne-Espérance. L'*Atalante*, muni d'un mécanisme à-peu-près semblable à celui du *Savannah*, parvint en trente-sept jours à parcourir cette distance de 2,400 milles nautiques. La *Bérénice*, la *Médée*, la *Zénobie*, tous navires anglais, entreprirent à leur tour des traversées plus ou moins longues sur les côtes d'Afrique et dans la mer des Indes.

Le problème de la navigation au long cours par la vapeur fut ainsi résolu. La difficulté de transporter le charbon nécessaire à la consommation d'une machine fonctionnant sans interruption pendant quinze à vingt jours ne parut plus un obstacle insurmontable.

Le 4 avril 1838, le *Syrius* partit d'Angleterre et franchit en quinze jours l'océan Atlantique. A peine mouillait-il dans le port de New-Yorck que le *Great-Western*, parti de Bristol le 8 du même mois, arrivait après une traversée de quatorze jours, et l'Amérique se trouvait rapprochée du continent européen de la moitié de la distance qui l'en séparait autrefois.

Depuis ce moment, le *Great-Western* a traversé chaque mois l'Atlantique de Bristol à New-Yorck sans accident, et avec une rapidité jusqu'alors inconnue. La moyenne des traversées a été de seize jours en allant, de douze à quatorze au retour : en tout

vingt-huit ou trente, au lieu de cinquante-six jours, durée moyenne des voyages entiers des paquebots à voile, tous fins voiliers. Ce navire, construit dans l'espace d'une année, a de longueur extrême 71 mètres 32 centimètres ; de profondeur, 7 mètres 51 centimètres ; de largeur au-dedans des tambours, 10 mètres 77 centimètres ; au-dehors, 18 mètres 01 centimètre; de tirant d'eau, 4 mètres 73 centimètres; de jaugeage, 1,340 tonneaux. Le diamètre de ses roues est de 2 mètres 63 centimètres. Quatre chaudières d'égale dimension et d'une contenance de 80 tonneaux, alimentent les machines dont le poids total monte à 400 tonneaux. Leur puissance est de 450 chevaux ; leur consommation, de 33 tonneaux de charbon par jour ; leur prix, de 23,000 liv. st., ou 575,000 fr. On évalue à 1,425,000 fr. la valeur totale du bâtiment.

La compagnie à laquelle ce steamer appartient construit des bâtimens gigantesques, munis de deux machines de 500 chevaux chacune, pour la même destination.

Des compagnies rivales ont établi le même service à Londres et à Liverpool; d'autres s'organisent pour tous les points du globe.

Le gouvernement anglais crée une grande ligne sur l'Amérique centrale, au prix d'une subvention de 6,120,000 fr.

Des lignes anglaises unissent Para, Fernambouc, Rio-Janéiro; d'autres s'établissent jusque dans l'océan Pacifique, reliant le Chili à Guatimala, et pressant de tous les efforts du génie britannique, comme il arrive pour l'isthme de Suez, les deux flancs de l'isthme de Panama. Au mois d'octobre 1840, deux steamers anglais, le *Pérou* et le *Chili,* ont commencé un service régulier entre Lima et Valparaiso, et ont fait leur entrée dans ce dernier port au milieu des acclamations d'une immense population saluant le pavillon anglais comme le précurseur de la civilisation dans ces lointains parages. En mars 1841, le steamer la *Clyde,* que le gouvernement anglais a fait construire pour la compagnie de la navigation à la vapeur des Indes-Occidentales, a été lancé à Glascow. C'est le premier de quatorze navires du même genre commandés par le gouvernement pour cette compagnie ; tous auront des machines de 500 chevaux et un port de 1,500 tonneaux, frégates de 60 canons, nouvelle flotille, élément formidable de la force navale des Anglais !

Ces faits ont éveillé l'attention de Marseille; ses négocians, s'ils avaient été secondés par le gouvernement, ne seraient pas restés en arrière de ceux de la Grande-Bretagne. On se rappelle avec quelle rapidité se forma, en 1839, une compagnie au capital de

6 millions, pour l'établissement de bateaux à vapeur entre Marseille et l'Amérique.

Cette compagnie se chargeait de l'exploitation d'une ligne qui, passant par Barcelonne, Cadix et la Martinique, arrivait à la Havane, et de là communiquait avec le Mexique et la Nouvelle-Orléans, au prix d'une subvention annuelle de 2 millions.

Le gouvernement ne crut pas devoir déférer à cette demande ; il ne voulut pas laisser l'honneur d'une si belle entreprise au commerce qui en avait pris l'initiative, et le 16 mai 1840, M. Thiers, président du conseil, proposa à la Chambre des Députés l'établissement de trois lignes transatlantiques dirigées sur les Etats-Unis, l'Amérique centrale et le Brésil, exploitées par de grands bateaux à vapeur de la force de 450 chevaux.

Ces lignes sont décrétées.

La première fera communiquer sans aucun intermédiaire le Havre et New-Yorck : là se trouve la concurrence des grands paquebots de Bristol et de Liverpool. M. Thiers, qui voulait employer sur les deux autres lignes des paquebots qui pussent, au besoin, servir comme bâtimens de guerre, reconnaissant l'impossibilité où se trouveraient ces lourds *steamers* de lutter de vitesse avec ceux de l'Angleterre, proposa de laisser au commerce le soin de pourvoir à cette ligne, à l'aide de cinq bâtimens construits exclusivement dans un but commercial, moyennant une subvention du trésor de 1,200,000 fr., qui serait réduite de moitié, d'après les évaluations du gouvernement, par les produits de la correspondance. La commission éleva cette subvention à 880 fr. par force de cheval, ce qui, pour cinq bateaux de 450 chevaux, fait 1,980,000 fr. Elle proposa d'imposer à la compagnie un minimum de trois et un maximum de cinq bateaux de 450 chevaux.

L'adjudication de ce service, qui devait avoir lieu à la fin de 1840, a été en vain renvoyée au mois de mai 1841 ; aucune proposition n'a été faite. Ainsi, M. Thiers demandait une compagnie au Havre, où elle n'a pu se former, et n'en voulait pas à Marseille, où il en existait une puissante et populaire tout organisée.

Bordeaux et Marseille sollicitaient à la fois la ligne du Mexique, ligne très-importante qui touchera à nos colonies des Antilles, à Cuba, qui a un commerce de cinq à six cents navires, dans lequel la France entre pour des valeurs plus considérables que l'Angleterre ; à l'Amérique, couverte de jeunes nations dont nous nous habituons trop à ne remarquer que les orages, et qui offrent un ali-

ment considérable aux spéculations de l'Europe; à Chagrès exploitée déjà par des vaisseaux à vapeur anglais à cause de sa poudre d'or, de ses matières précieuses et des passagers venus de l'océan Pacifique; à Santa-Martha et Carthagène, où l'Angleterre a su se saisir d'un commerce de 40 millions de matières d'or et d'argent; à la Guayra, qui entretient avec nos Antilles des relations assez fréquentes pour qu'un entrepôt ait dû y être formé pour leur service.

Marseille faisait valoir en sa faveur la rapidité avec laquelle une compagnie s'était formée dans son sein, l'appui qu'elle avait trouvé dans les chambres de commerce de Nîmes, d'Avignon, de Montpellier, de Saint-Étienne, de Gray, de Besançon, de Metz, de Mulhausen, de Strasbourg, et surtout de Lyon; elle opposait les intérêts de son vaste bassin du Rhône, riche d'un mouvement de 18 millions, à ceux du bassin de la Garonne, qui n'est que de 6,131,000; elle disait que la Méditerranée renfermait des intérêts trop actifs pour ne pas arriver coûte que coûte aux Amériques; que si l'on ne partait pas de Marseille, on partirait de Livourne, de Trieste, de Gênes; que dans le Nord, l'Angleterre avait pris les devans sur nous; qu'il ne fallait pas les lui laisser prendre dans la Méditerranée; qu'il était important pour la France de conserver à Marseille le transit avec la Suisse et l'Allemagne; qu'en resserrant ses rapports avec l'Espagne, on servirait un grand intérêt français, et qu'enfin ses transactions avec les Antilles et l'Amérique étaient d'une importance supérieure à celles de Bordeaux.

Placés entre les sollicitations de deux cités puissantes, le gouvernement et les Chambres délibérèrent de donner cette ligne à l'une et à l'autre : les départs fixés pour Marseille au 15 de chaque mois; pour Bordeaux au 1er et au 20 de tous les mois impairs et au 10 de tous les mois pairs. Ainsi l'Amérique centrale aura chaque année trente transports sur la France, dix-huit sur Bordeaux, douze sur Marseille.

La Martinique sera le point d'arrivée où se feront les réparations et d'où partiront les lignes secondaires.

La ligne du Brésil fut accordée à Saint-Nazaire (Nantes).

Voici le texte de la loi : « Il sera établi au compte de l'État, pour
» faire le service des correspondances entre la France et l'Amé-
» rique, deux lignes principales de communication desservies par
» des bâtimens à vapeur de la force de 450 chevaux; l'une par-

» tant de Bordeaux tous les vingt jours, et de Marseille tous les
» mois pour arriver à la Martinique, et continuer par la Guadeloupe, Saint-Thomas, Porto-Ricco, le cap Haïtien et Saint-Yago de Cuba sur la Havane; l'autre partant de Saint-Nazaire tous les mois et aboutissant à Rio-Janeiro, en passant par Lisbonne, Gorée, Fernambouc et Bahia.

» Trois lignes secondaires desservies par des bâtimens de 220 chevaux, seront établies pour continuer les lignes principales : la première sur le Mexique, touchant la Véra-Cruz, Tampico, Galveston et la Nouvelle-Orléans.

» La seconde sur l'Amérique centrale, passant par Chagrès, Carthagène, Santa-Martha et la Guayra.

» La troisième sur Montevidéo et Buénos-Ayres. »

Les Chambres votèrent à cet effet un crédit de 28,400,000 fr.

En partant de Marseille, les paquebots toucheront à Barcelonne et à Cadix. D'après les calculs de M. de Salvandy, rapporteur de cette loi, la grande ligne de Marseille à la Martinique, avec continuation sur la Havane, exigera le nombre de jours suivant :

De Marseille à la Martinique	21 jours.
De la Martinique à la Havane	9
Séjours	7
	37

Et pour le retour, deux jours de plus à cause des courans et des vents contraires.

La ligne secondaire de la Havane au Mexique, aller et retour	14 jours.
De la Martinique à l'Amérique centrale, aller et retour	16
La grande ligne de Saint-Nazaire au Brésil, touchant à Lisbonne	31
La ligne secondaire de Rio-Janeiro à la Plata	7
La grande ligne du Havre à New-Yorck	16
Pour le retour	14
De Bordeaux à la Martinique et à la Havane, y compris les séjours	35

Les bâtimens de 450 chevaux jaugeront environ 1,500 tonneaux qui se diviseront ainsi qu'il suit :

Machines	400 tonneaux.
Charbon pour un approvisionnement de 24 jours, à 33 kilogrammes par jour.	800
Pour l'artillerie, les munitions, les vivres. . . .	100
Restent disponibles pour le commerce.	200

Ces paquebots devant transporter des marchandises, on y placera un agent de l'administration sur lequel pèsera la responsabilité imposée par le code de commerce aux capitaines de navires par rapport aux chargeurs et à leurs marchandises : si ce moyen soulevait des difficultés, on ferait commander les paquebots par des capitaines au long cours.

Ce service qui, d'après les prévisions de la loi, sera en activité en 1842, coûtera une dépense annuelle d'un peu plus de onze millions, qui ne sera compensée d'abord que par quatre millions de produits.

L'administration pense que ces bâtimens fileront huit nœuds à l'heure (1) ; des bateaux anglais vont jusqu'à douze nœuds.

Souhaitons que la faute commise dans la construction des paquebots du Levant ne se reproduise pas, et que les machines destinées à mouvoir ces vaisseaux, que l'on fait si lourds et si épais pour les rendre propres à la guerre, soient assez puissantes pour les faire marcher d'une vitesse, non pas égale, ce serait impossible avec le système adopté, mais pas trop inférieure à celle des steamers anglais.

Il est à craindre que cette vitesse soit bien au-dessous des prévisions. Nous ne croyons pas qu'il soit possible de construire des bateaux à vapeur également propres au commerce et à la guerre : il nous paraîtrait préférable que le gouvernement fît des bateaux puissans pour sa marine et laissât faire au commerce des bâtimens légers pour la navigation commerciale, où la vitesse est le premier et presque le seul élément de succès.

Quoi qu'il en soit, nous appelons de tous nos vœux le moment où le service transatlantique sera organisé ; il doit donner au commerce de la France une impulsion qui profitera à tous les intérêts du pays (2).

(1) Le nœud correspond à 0m 09 environ par seconde ; trois nœuds font une lieue marine, soit 5,400 mètres.

(2) Déjà a été lancé le *Gomer*, des chantiers de la marine royale de Rochefort (juillet 1841). C'est le premier *steamer* de 450 chevaux qu'aura eu la France.

Paquebots entre Bourbon et Suez.

Nous venons de voir les projets formés pour rapprocher nos colonies de la métropole au moyen de la vapeur. Le nom de l'île Bourbon n'a point encore été prononcé ; c'est néanmoins un point qui appelle toute notre attention. MM. Ruyneau de Saint-Georges et Laurence, délégués de cette île, si bien placée sur la route de l'Inde, ont protesté contre un oubli qui pourrait être fatal. Ils ont demandé l'établissement, entre Bourbon et Suez, d'une ligne de bateaux à vapeur qui, se rattachant à celle qui doit lier directement Marseille à Alexandrie, mettrait l'île Bourbon à trente jours environ de la France, dont elle est séparée aujourd'hui par une traversée moyenne de trois mois et demi à quatre mois.

Trois bateaux à vapeur, de la force de 220 chevaux chacun, suffiraient pour un service régulier et mensuel ; ce qui porterait à deux millions à-peu-près la dépense de premier établissement ; l'entretien annuel est évalué à 300,000 fr., dont il faudrait déduire les recettes provenant du transport des voyageurs et des lettres.

Ce projet est le complément naturel de la loi sur les paquebots transatlantiques.

Nous ne devons pas plus abandonner l'océan Indien et la mer Rouge que l'océan Transatlantique aux steamers anglais. Nous ne pouvons, sous peine de voir passer en d'autres mains notre commerce avec ces parages, continuer à suivre le long circuit du cap de Bonne-Espérance, tandis que les Anglais ont repris depuis long-temps déjà la voie de l'Égypte et de la mer Rouge.

Laisser la France éloignée de l'archipel Indien de quatre-vingts jours de plus que l'Angleterre, c'est abdiquer comme puissance commerciale.

L'Angleterre sillonnant de ses paquebots la mer Rouge et l'océan indien, est partout présente à la fois, par la régularité, par la rapidité de ses communications avec l'Inde, avec la Chine, avec le Japon, avec les îles du Grand-Océan ; l'Angleterre est partout maîtresse et victorieuse. La France, soumise à l'incertitude des arrivages, aux retards des bâtimens à voile, embarrassée par la lente navigation du cap Horn et du cap de Bonne-Espérance ; la France, dotée de riches possessions à Bourbon, à Madagascar, et sur la côte d'Afrique ; la France va voir, reine déchue, se fermer inévi-

tablement devant elle tous les marchés de l'Asie, de la côte orientale de l'Afrique et de l'archipel Indien, si elle laisse l'Angleterre se rendre (au détriment de Marseille), maîtresse absolue de la route des Indes et planter à Suez le drapeau qui déjà flotte à Malte et à Gibraltar.

Cela ne doit pas être, cela ne sera pas. La France est assez riche pour mettre à flot autant de navires à vapeur que l'Angleterre; c'est à cela surtout qu'elle doit employer ses richesses, parce que c'est le moyen le plus sûr de les augmenter et d'accroître en même temps son influence et sa force : ce n'est qu'à ce prix qu'elle sera la première nation du monde.

RÉSUMÉ DU LIVRE PREMIER.

Nous avons vu Marseille, puissante et libre dès son origine, étendre sa domination et fonder des colonies dans le midi de la Gaule et sur les bords de la Méditerranée jusqu'en Espagne.

Au temps des croisades, elle traite de puissance à puissance avec les rois de France et les princes souverains de la Palestine ; forme de grands établissemens dans le Levant ; son heureuse position en fait le rendez-vous principal des soldats et des pélerins que ses navires transportent aux saints lieux.

Subissant le joug de la féodalité, Marseille passe sous la juridiction des vicomtes, mais bientôt elle achète son indépendance.

République, elle brille d'un vif éclat et jouit sous une administration sagement organisée d'une grande prospérité. Si elle n'occupe pas dans l'histoire de cette époque une place égale à celle des républiques italiennes, c'est faute d'écrivains. Tombée sous la domination de ses belliqueux voisins, les comtes de Provence, elle est entraînée par ses nouveaux maîtres dans des guerres ruineuses; elle perd, avec sa liberté, sa puissance et ses richesses.

Sous les rois de France, son commerce troublé par les discordes civiles et religieuses, inquiété par les corsaires barbaresques, éprouve une longue période de décadence à peine interrompue par quelques années prospères : il languit jusqu'au moment où Colbert lui rend son essor en lui rendant sa liberté, et en lui accordant protection, encouragement et sécurité. C'est de cette époque que date l'agrandissement de son enceinte.

Après la mort de ce grand ministre , Marseille souffre, comme tout le reste du royaume, de la misère générale produite par d'énormes dépenses, résultat des goûts fastueux du roi et surtout de ses guerres continuelles, heureuses, il est vrai, dans le principe , mais plus tard désastreuses, toujours énormément chères et soutenues à force d'impositions nouvelles.

Le commerce de Marseille, sous Louis XV, subit de nombreuses vicissitudes; on peut néanmoins suivre de l'œil pendant ce règne, comme pendant à celui de Louis XIV, les progrès de la richesse et de la population, aux agrandissemens successifs de la

ville attestant que les Marseillais savaient mettre à profit les années de paix et de tranquillité que leur laissait la politique du gouvernement.

Au moment de la révolution française, Marseille était une ville riche et puissante, une ville de premier ordre.

Le mouvement commercial, trop long-temps comprimé sous la Convention et sous l'Empire, prend aux années de paix et de liberté qui suivent la Restauration des Bourbons un grand et rapide essor. Le progrès ne s'arrête plus, et grandit encore sous la dynastie de 1830. Nous venons d'étudier ce progrès sous divers aspects, mais nous ne l'avons encore observé, pour ainsi dire, que dans sa généralité ; observons-le maintenant dans ses détails. C'est une étude pleine d'attraits (surtout pour un Marseillais) et féconde en utiles renseignemens, que celle du commerce de Marseille. Continuons donc; pénétrons dans les mille canaux d'où découle la prospérité de notre ville. Je vais essayer d'y conduire mes lecteurs. Après avoir consacré quelques chapitres à nos institutions locales, telles que la franchise du port, les douanes, la chambre et le tribunal de commerce, le conseil des prud'hommes, l'intendance sanitaire, la banque et les courtiers, j'exposerai l'historique et la situation de notre industrie et des principales branches de notre commerce ; je déroulerai le tableau de nos relations avec la France, les colonies et les pays étrangers. J'espère que les documens authentiques que je produirai pourront servir de guide et de base aux spéculations de nos commerçans, et dans tous les cas exciter l'intérêt et la curiosité.

Je terminerai par l'exposé des moyens d'améliorer notre admirable position, notre port et notre commerce.

LIVRE SECOND.

DES INSTITUTIONS LOCALES.

CHAPITRE PREMIER.

DE LA FRANCHISE DU PORT.

Liberté du port dans les temps anciens. — Au moyen âge. — Sous les rois de France.— Édit de 1669.— Droit de *cotimo.*— De *tonnelage.*— Atteintes aux libertés et aux propriétés industrielles des Marseillais sous Louis XIV. — Droits et prohibitions. — Edit de 1703. — Plaintes du commerce en 1786. — Mémoire de la Chambre de Commerce.— Cahiers adressés aux États-Généraux en 1789. — Abolition de la franchise du port par la Convention. — Entrepôt. — Projet de décret rédigé par la Chambre de Commerce, en 1804, pour le rétablissement de la franchise. — L'empereur propose un port franc comme celui de Gênes. — Refus de la Chambre. — Rétablissement de la franchise par Louis XVIII. — Napoléon à son retour de l'île d'Elbe propose de nouveau un port franc isolé.— Nouveau refus de la Chambre de Commerce.— Inconvéniens de la franchise. — Sa suppression. — Ordonnance du 10 septembre 1817. — Insuffisance de l'Entrepôt. — Avantages d'une enceinte franche. — Plan de M. Guimet. — Docks. — Énumération des projets présentés. — Économie et liberté pour le commerce. — Extension de l'Entrepôt fictif.

§ I. — *De la franchise du port de Marseille avant la Révolution.*

La franchise du port de Marseille remonte à la plus haute antiquité.

Agathias, historien grec, Lumina, historien de Lyon, et plusieurs autres auteurs, nous apprennent que dans les VIe, VIIe et VIIIe siècles le commerce de Marseille jouissait d'une entière liberté.

Marseille voulait cette liberté non-seulement chez elle, mais chez les autres. Dans les traités qu'elle conclut, aux XIIe et XIIIe siècles, avec les empereurs de Constantinople, les rois de Chypre, les comtes de Tripoli, etc., elle exigea avant tout la

libre entrée de ses marchandises dans les États de ces souverains.

Nous avons vu aussi René, convaincu que la liberté était le fondement de la prospérité de Marseille, faire un appel à tous les étrangers pour les inviter à venir commercer librement dans son port. Son traité avec le roi de Bone (l'ancienne Hippone) stipule la libre communication entre les sujets des deux États, et l'exemption réciproque de tous droits.

D'autres documens ne nous permettent pas de douter de l'existence, au moyen âge, de la franchise du port de Marseille et du prix qu'on y attachait. Accurse Meynier, jurisconsulte provençal qui vivait au temps de Louis XII, regarde la franchise de Marseille comme salutaire non-seulement à la Provence et au royaume, mais encore aux nations les plus éloignées (1).

Jusqu'à François Ier, aucun roi de France ne porta atteinte à cette antique franchise; mais ce prince violant les engagemens de ses prédécesseurs, ordonna, par son édit de 1539, que les épiceries n'entreraient en France que par Lyon, Rouen et Marseille, à la charge de payer les gabelles, et nous voyons dans un édit de Henri II, du 10 septembre 1549, que des receveurs furent établis pour cet objet dans chacune de ces trois villes.

Charles IX répara l'injustice de son aïeul. Pendant son voyage en Provence, au mois de décembre 1564, il exempta de ces droits la ville de Marseille, et rendit ainsi au port la plénitude de sa franchise (2).

Mais le fisc renouvela bientôt ses usurpations. Il fallut des lettres patentes de Henri III, de février 1577, pour rétablir nos vieux priviléges.

Le fisc ne se tint pas pour vaincu. Profitant de l'édit du 20 mai 1581, qui ordonnait l'établissement d'un droit de douanes dans toutes les villes du royaume, il y comprit Marseille. On n'obtint qu'en 1584 la suppression de cet abus.

Henri IV s'efforça de guérir les maux que les guerres de religion avaient faits à la France et surtout à Marseille.

« Notre dicte ville de Marseille, dit ce bon roi dans son édit du
» 22 juillet 1596, recepvant ses principales commodités du com-
» merce et négoce, par le moyen duquel elle s'étoit rendue avant

(1) *Hic enim urbibus concessa immunitas et Provinciæ et universo regno in quo sitæ sunt, adeò que, remotissimis nationibus salutaris existimanda est.*

(2) Ruffi, *Histoire de Marseille*, livre VIII, chapitre Ier.

» ces troubles une des plus riches et des plus florissantes de ce
» royaume, et désirant donner moyen aux habitans d'icelle de se
» remettre de leurs pertes passées, nous voulons et entendons
» qu'ils puissent continuer leur dict négoce et trafic avec les mêmes
» franchise, exemption et immunité qu'ils ont toujours fait par
» cy-devant.»

Malheureusement le règne de ce prince fut trop court, et bientôt les troubles de la Fronde firent autant de mal à la France que les guerres de la Ligue.

Dans cette anarchie générale, tous les droits furent méconnus.

La franchise du port de Marseille était pour ainsi dire anéantie au commencement du règne de Louis XIV. Colbert voulant demander au commerce les richesses dont la France avait besoin pour subvenir aux prodigalités et aux entreprises de son roi, reconnut la nécessité d'ouvrir sur la Méditerranée un port au commerce de toutes les nations, et fit rendre le fameux édit du mois de mars 1669.

Le voici en entier; le préambule donne une idée de la manière large et élevée dont Colbert comprenait l'importance et les avantages du commerce; les détails sont pleins d'intérêts pour ceux qui veulent connaître le régime commercial de notre ville sous Louis XIV.

Édit pour l'affranchissement du port de Marseille, du mois de mars 1669.

« Louis, par la grâce de Dieu, roy de France et de Navarre, comte de Provence, Fortcalquier et terres adjacentes, à tous présents et à venir, salut!

» Comme le commerce est le moyen le plus propre pour concilier les différentes nations et entretenir les esprits les plus opposés dans une bonne et mutuelle correspondance; qu'il apporte et répand l'abondance par les voyes les plus innocentes; rend les subjets heureux et les Estats plus florissants; aussy n'avons-nous rien obmis de ce qui a dépendu de nostre authorité et de nos soins pour obliger nos subjets de s'y appliquer, le porter jusques aux nations les plus éloignées pour en recueillir le fruit et en retirer les avantages qu'il amène avec soy, et establir partout en même temps, aussy bien en paix comme en guerre, la réputation du nom françois;

c'est encore pour l'exécution du même dessein que nous avons donné beaucoup d'application à la construction de quantité de vaisseaux et de bastiments propres pour le commerce; que nous avons faict visiter et restablir les ports, excité nos subjets de se perfectionner à la navigation, convié les estrangers les plus expérimentés d'y concourir par les grâces que nous leur avons faictes, et que même nous avons formé diverses compagnies puissantes pour soutenir la despense des entreprises nescessaires à cet effet. Et comme les roys nos prédécesseurs ont bien connu les avantages qui peuvent arriver à leurs Estats par la voye du commerce, et que l'un des principaux moyens pour l'attirer est d'establir quelqu'un des premiers ports de nostre royaume, libres et exempts de tous droits d'entrée et autres impositions; la ville de Marseille leur ayant semblé la plus propre pour y establir cette franchise, ils luy auroient accordé un affranchissement général de tous droits. Mais comme par succession de temps les meilleurs establissements et plus profitables au public desgénèrent et s'affoiblissent aussy, nous avons trouvé ladicte ville autant surchargée de droits d'entrée et de sortie qu'aucune autre de nostre royaume; bien que les nostres n'y fussent pas establis, et l'application que nous avons donnée au commerce depuis que nous prenons nous-mêmes le soin de nos affaires, nous ayant faict clairement connoître les avantages que nostre royaume recepvoit de la franchise de ladicte ville, lorsqu'elle estait observée; combien les estrangers ont profité de cette surcharge de droits establis de temps en temps, en attirant chez eux le commerce qui s'y faisoit, nous avons bien voulu, pour ajouter encore cette marque à tant d'autres que nous avons données à nos peuples, non-seulement en les soulageant sur toutes sortes d'impositions, mais encore en donnant nos soins et employant même de notables sommes des deniers de nostre trésor royal pour le restablissement des anciennes manufactures, l'establissement des nouvelles, et pour l'agmentation du commerce par eau et par terre, nous priver d'un revenu considérable que nous apportent lesdicts droits, et même pourvoir au remboursement de ceux qui estoient aliénés ou donnés depuis long-temps pour causes très-favorables pour restablir entièrement la franchise dudict port, et convier par de si extraordinaires avantages tant nos subjets que les estrangers d'y continuer et d'en augmenter le commerce, et le porter dans son plus grand éclat ;

» Nous aurions à cet effet, après de grandes et mûres délibérations de nostre conseil sur cette affaire, et faict examiner les mes-

moires qui nous ont été présentés par les desputés dudict commerce, résolu l'affranchissement général de tous vaisseaux et marchandises entrant et sortant de la ville de Marseille, aux clauses, charges et conditions portées par ces présentes;

» A ces causes, et autres considérations, à ce du mouvant, de l'avis de nostre dict conseil et de nostre grâce spéciale, pleine puissance et authorité royale, nous avons desclaré et par ces présentes, signées de notre main, déclarons *le port et havre de nostre ville de Marseille franc et libre* à tous marchands et négociants, et pour toutes sortes de marchandises de quelque qualité et nature qu'elles puissent être. Ce faisant, voulons et nous plaît que les estrangers et autres personnes de toutes nations et qualitez puissent y aborder et entrer avec leurs vaisseaux, bastiments et marchandises, les charger et décharger, y séjourner, magaziner, entreposer, et en sortir par mer librement quand bon leur semblera, sans qu'ils soyent tenus de payer aucuns droits d'entrée ny de sortie par mer; et à cet effet *nous avons supprimé et supprimons les droits de demi pour cent cy-devant levés pour la pension de nostre ambassadeur à* Constantinople, et autres affaires du commerce, *autre droit de demy pour cent aussy cy-devant levé pour le curage du port; et avons pareillement supprimé et supprimons les droits appelés la table de la mer, ceux sur les drogueries et espiceries, celuy de* 40 *sols par quintal sur les alums; les droits sur la millerolle de miel et d'huile; ceux appelés vingtain de carenne et autres droits domaniaux* de quelque nature et qualité qu'ils puissent être. *Avons pareillement supprimé le droit de cinquante sols* par tonneau establi sur les vaisseaux et bastiments estrangers, et ce à l'esgard des marchandises du Ponant et du crû du pays des marchands qui y aborderont; seulement la levé edudict droit de cinquante sols par tonneau de frais subsistant au surplus sur les marchandises de Levant, Perse et Barbarie, Affrique et Italie; comme aussy *nous avons supprimé les droits qui se lèvent au profit de ladicte ville, appelez d'ancrage, de radoub et de contre-carenne, et ceux qui se lèvent sur le poisson salé,* auquel effet, nous avons faict très expresses inhibitions et deffenses aux eschevins de ladicte ville, engagistes desdicts droits, leurs fermiers et tous autres, d'en continuer la levée et les percevoir à peine de concussion et d'être procédé extraordinairement contre les contrevenants, même au gouverneur du château d'If et isles de Marseille, de prendre ny percevoir aucun droit d'ancrage, ny d'apporter aucun trouble ou empeschement aux

quarantaines des bastiments de mer, en gardant toutefois les suretez et précautions nescessaires pour la santé desdictes places, dont les ordres seront donnez par les officiers municipaux et intendants de la santé de la ville de Marseille, jusques à ce qu'il ayt été pourvu d'un réglement si besoin est à cet effet. *Comme aussy et en faveur du commerce, nous avons révoqué et révoquons le privilége des huiles et fanons de baleines, sardes, chiens, loups de mer et autres poissons, et avons levé et levons les deffenses cy-devant faictes pour le transport et commerce de la poix noire, résine blanche et legade;* faisons inhibitions et deffenses à nos subjets et nesgociants de payer aucune chose, soit en mer, soit en terre, pour raison des droits prétendus par les seigneurs des *ports de Mourgues et de Villefranche*, et à toutes personnes de les exiger ez ports de notre royaume; enjoignons aux lieutenants de l'amirauté d'informer des contraventions qui seront commises, et de punir les prevenus selon l'exigence des cas. Et voulant d'autant plus favoriser le commerce et le faciliter, voulons et nous plait *que cy-après le plomb, le fer, l'artillerie, les arquebuses, mousquets et toutes sortes d'armes, tant à feu qu'autres, les harnois, poudre, boulets, affûts et rouages des canons, le salpestre, la mesche, les cottines à faire des voiles, les ancres, sartis, voiles, arbres ou mâts et anteines, toutes sortes de planches et bois servant aux bastiments de mer, les rames, la poix, toutes sortes de clous, le bray ou goldron, la poix résine et le suif, soyent censez et resputés pour les seules marchandises de contrebande* et dont le transport est deffendu;

Ordonnons qu'il en soit faict un nouveau tarif, dans lequel, les marchandises cy-dessus spécifiées seulement seront comprises comme de contrebande, à la différence de toutes les autres dont le commerce et le transport sont licites et permis sans aucune autre distinction; et de la même grâce et authorité que dessus, voulons et nous plaît *que les marchandises qui seront cy-après transportées par mer, de la ville de Marseille hors nostre royaume, soyent et demeurent exemptes de tous droits, sans que les vaisseaux et bastiments qui en sortiront soyent tenus de raisonner aux bureaux des foraines et douanes establis dans les ports.* Et en cas que, par violence du temps, par la crainte des corsaires, ou autre nécessité, même en cas de naufrage, et pour réparer les vaisseaux, il y ayt nescessité de mettre les marchandises à terre pour les changer de vaisseaux, lesdictes marchandises seront exemptes de toutes sortes de droits, à condition toutefois que les commis de nos fermes

en seront avertis pour tenir compte desdictes marchandises mises à terre, lesquelles seront mises et desposées dans des magasins auxquels il y aura deux clefs, et, en cas qu'elles y demeurent plus de vingt-quatre heures, les commis desdicts fermiers auront l'une des clefs et le maître du navire l'autre, et seront tenus, lesdicts commis d'être présents aux chargements qui se feront dans d'autres navires, le tout sans aucun frais ; lesquels chargements les marchands seront obligés de faire dans deux mois pour toutes préfixions et deslais. Et pour convier les estrangers de fréquenter le port de Marseille, même de s'y venir establir, en les distinguant par des grâces particulières, voulons *et nous plaît que lesdicts marchands estrangers y puissent entrer par mer, charger et décharger, et sortir leurs marchandises sans payer aucuns droits, quelque séjour qu'ils y aient faict et sans qu'ils soient subjets au droit d'aubeyne*, ny qu'ils puissent être traités comme estrangers. En cas de décès, lequel arrivant, leurs enfants, héritiers ou ayans cause pourront recueillir leurs biens et successions comme s'ils étaient vrays et naturels françois ; et même qu'en cas de rupture et de desclaration de guerre avec les couronnes et estats dont ils seront subjets, ils soient et demeurent exempts du droit de représailles et qu'ils puissent faire transporter leurs biens, effets et facultés en toute liberté, hors notre royaume, pendant six mois. *Voulons aussi que les estrangers qui prendront party à Marseille et espouseront une fille du lieu ou qui acquièreront une maison dans l'enceinte du nouvel agrandissement, du prix de dix mille livres et au-dessus, qu'ils auront habitée pendant trois années ou qui en auront acquis une du prix de cinq jusqu'à dix mille livres, et qui l'auront habitée pendant cinq années, même ceux qui auront establi leur domicile et faict un commerce assidu pendant le temps de douze années consécutives dans ladicte ville de Marseille, quoiqu'ils n'y aient acquis aucuns biens ni maisons, soient censez naturels François, réputés bourgeois d'icelle et rendus participants de tous droits, privilèges et exceptions,* en rapportant par eux les certificats et attestations de ce que dessus du lieutenant général de l'admirauté et des eschevins de ladicte ville, fors et excepté seulement pour raison des charges des eschevins et autres municipales, à l'égard desquelles il en sera usé suivant les réglements sur ce intervenus. Voulons, en outre, que conformément aux anciens édits, toutes soyes apportées par mer du crû d'Italie, du Levant et pays de la domination du G. S. roy de Perse et d'Affrique, pour notre royaume y soient apportées à

droiture et y entrent par nos villes de Marseille et de Rouen. Et quant à celles voiturées par terre du crû du Piedmont, du duché de Milan et autres villes et lieux d'Italie, qu'elles puissent être portées à droiture en notre ville de Lyon, *faisons très expresses inhibitions et deffenses tant à nos sujets qu'à tous estrangers négociants en France, de faire entrer en notre royaume, soit par mer ou par terre, ou par autres villes et lieux que celles de Rouen, Marseille et Lyon*, aucune desdictes marchandises, à peine de confiscation. Et quant aux soies et autres marchandises venant du Levant et lieux cy-dessus qui auront été entreposées à Gênes, Livourne et autres villes et pays estrangers, soit en la mer Méditerranée, soit en la mer Océane, voulons et nous plaît qu'elles payent à l'entrée de notre royaume, vingt pour cent de leur valeur, suivant l'évaluation qui en sera faite, soit qu'elles appartiennent à nos sujets ou aux estrangers, et à cet effet, les commis aux bureaux establis dans tous lieux et entrées de notre royaume, par mer et par terre, seront chargez de la recepte dudict droit, en sorte qu'il n'y ayt que les seules marchandises portées à droiture du Levant aux ports de Marseille et Rouen qui soient exemptes de ladicte imposition de vingt pour cent, et néanmoins pourront, nos subjets, porter leurs marchandises du Levant en Italie et autres endroits, pourvu qu'ils y terminent et finissent leur voyage. Et seront tenus, les capitaines, patrons et escrivains des vaisseaux et bastimens venant du Levant, soit qu'ils soient chargez pour le compte de nos subjets, ou pour celuy des estrangers, de faire enregistrer avant de partir, en la chancellerie de la nation establie ez eschelles d'où ils viendront, leurs chargements, sans en rien obmettre, même d'en rapporter les certificats en bonne et due forme, signés par les consuls françois establis esdites eschelles, qui contiendront la quantité de marchandises, les noms et surnoms des marchands à qui elles seront adressées; de la vérité desquelles attestations et déclarations, les consuls qui les auront signées demeureront responsables, et où il arriveroit qu'avant que d'aborder en notre royaume, les vaisseaux auroient touché à Livourne, Gênes et autres ports estrangers, par la violence du temps ou par la crainte des corsaires, les capitaines, patrons et escrivains desdicts vaisseaux seront pareillement tenus d'en rapporter des certificats en bonne et due forme, des consuls establis esdicts lieux, portant qu'ils n'y auront déchargé aucune marchandise, lesquels certificats ils seront tenus de délivrer à leur arrivée, avant que de décharger leurs vaisseaux, en-

semble la portée et chargement de leurs bastiments, sans aucune obmission ny desguisement, à peine de mille livres d'amende, en leurs propres et privez noms, et où il se trouveroit qu'aucunes marchandises eussent été deschargées esdicts pays estrangers, dans les ports desquels lesdicts vaisseaux auroient relasché et que la déclaration n'en auroit été faicte par lesdicts capitaines, patrons et escrivains, lesdicts vaisseaux, bastiments seront et demeureront confisquez à notre profit, et eux condamnés à mille livres d'amende, et où ils déclareront avoir deschargé des marchandises ez lieux où ils auront abordé, *ils seront tenu de payer le droit de vingt pour cent; n'entendons néanmoins exclure nos subjets du commerce qui leur est permis de faire en Italie*, et autres lieux, des marchandises du pays de la domination du Grand-Seigneur et du roy de Perse, lequel ils pourront continuer suivant et conformément aux réglemens qui interviendront en exécution des présentes, et qui seront faictes par les eschevins de la ville de Marseille et desputez du commerce (1), et mettant en considération l'avantage qui reviendra au commerce et à nos subjets en particulier, par la construction des navires et autres bastiments de mer, et les obliger de s'y appliquer. *Voulons et nous plaist que toutes les marchandises du Levant appartenant à nos subjets qui seront chargées et apportées sur des navires estrangers et autres que françois, seront tenus de payer le droit de vingt pour cent*, et en tous autres cas cy-dessus non spécifiés ni exprimés pour lesquels l'exemption et l'affranchissement ont été par nous accordez, faisons en outre très expresses inhibitions et deffenses à tous gouverneurs, nos fermiers, eschevins de ladicte ville et députez du commerce, de rien exiger des vaisseaux et barques dans le port de Marseille, sous quelque cause et prétexte que ce puisse être, *à l'exception toutefois des deniers destinez pour la dépense des infirmeries, lorsqu'il escherra de faire quarantaine*, *et de ce qui sera imposé pour l'acquittement des dettes contractées par les eschelles du Levant* sur toutes sortes de voiles, tant de nos subjets que des estrangers qui apporteront dans notre royaume des marchandises du Levant, Perse, Barbarie et Affrique seulement.

» Si donnons en mandement à nos amez et féaux conseillers, gens tenant nostre cour de parlement d'Aix, cour de nos comptes, aydes et finances audict lieu, que ces présentes ils ayent à registrer et le contenu en icelle, faire exécuter selon sa forme et

(1) La Chambre de Commerce.

teneur pleinement et perpétuellement, cessant et faisant cesser tous troubles et empêchements qui pourroient être donnez, nonobstant tous édits, déclarations, 'arrêts, réglements et choses à ce contraires auxquelles nous avons dérogé et dérogeons par ces présentes, car tel est notre bon plaisir; et afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons faict mettre notre scel.

» Donné à Paris, au mois de mars, l'an de grâce 1669, et de notre règne le 26e.

» Signé LOUIS.

» Et plus bas : par le Roy, comte de Provence,

» COLBERT. »

En conséquence de cet édit, une déclaration du 26 du même mois ordonna le transport hors de Marseille des bureaux de perception des droits d'entrée dans le royaume.

Cette déclaration maintint les droits sur le tabac, les gabelles, et le bureau des chairs et poissons salés.

L'édit du 9 avril 1669 semblait déjà exprimer quelques regrets de la suppression de diverses taxes; et reprenant d'un côté ce qui avait été cédé de l'autre, Louis XIV y disait :

« Et pour nous indemniser en quelque façon de l'entière suppression des droits qui se levoient à nôtre profit dans ladicte ville de Marseille, nous avons ordonné et ordonnons que les droits seigneuriaux des poids et casses de ladicte ville seront doublez sans distinction des personnes, à proportion de ce qui en estoit cy-devant payé. »

Puis, pour payer les dettes de la nation en Levant, pour acquitter la pension annuelle de 16 milles livre que touchait l'ambassadeur à Constantinople et pour rembourser les engagistes du droit de la table de mer, le roi ordonna aux échevins et aux députés du commerce de Marseille (1) de faire un emprunt, etc.

(1) C'est ainsi qu'on appelait les membres de la chambre de commerce.

Jusqu'à l'extinction de cet emprunt, il fut établi un droit dit de *cotimo* sur tous les navires français ou étrangers faisant le commerce du Levant, à leur entrée soit à Marseille, soit dans les échelles.

Il fut ainsi réparti : Sur les navires allant aux échelles d'Alexandrie et de Smyrne, 2,000 piastres par vaisseau, 1,300 par polacre, 1,000 par barque.

Sur ceux allant aux échelles de Seyde et Tripoli, 1,600 piastres par vaisseau, 1,000 par polacre, 800 par barque.

Sur ceux allant aux échelles d'Alep, Chypre, Constantinople, Satalie, Escaleneuve et la Morée, 800 piastres par vaisseau, 500 par polacre, 400 par barque.

Sur ceux allant aux échelles de Barbarie, 400 piastres par vaisseau, 250 par polacre, 200 par barque.

« L'imposition de toutes lesquelles sommes, ajoutait l'édit, sera » faicte par le commissaire qu'à ce faire sera par nous député, et » icelles reçues par le trésorier du commerce lors du despart ou à » l'arrivée de chaque vaisseau, suivant, et ainsi qu'il sera réglé » par lesdicts commissaires; et où les vaisseaux qui chargeront en » Levant ne viendront pas en droiture à Marseille, ils seront tenus » de payer le *cotimo* aux eschelles où ils feront leurs chargements » entre les mains des consuls et députés de la nation résidents ez » dictes eschelles, qui demeureront solidairement responsables du » deffaut de recouvrement dudict *cotimo*. »

On voit que la liberté du commerce de Marseille reçut de graves atteintes dès le premier mois de son rétablissement ; ce fut bien pis dans la suite.

Au mois de décembre 1673, la faculté de transit et d'entrepôt pour les marchandises étrangères fut révoquée (1).

En 1681, un droit fut établi sur les étains.

En 1691, on ajouta au droit de *cotimo*, qui se percevait toujours, un nouveau droit de *tonnnelage* sur les navires français ou étrangers qui venaient du Levant ; ce droit avait pour objet de subvenir aux dépenses des consuls qui jusqu'alors avaient prélevé eux-mêmes leurs émolumens par diverses taxes sur les négocians établis aux échelles. Ce droit fut ainsi établi :

18 Livres par tonneau de marchandises venant de Smyrne et Constantinople.

(1) En 1688, cette faculté fut rendue aux marchandises de la compagnie du Levant.

14 Livres	par tonneau de	marchandises venant	d'Alep, Seyde, et Tripoli de Syrie.
14 »	—	id.	d'Egypte.
8 »	—	id.	de Chypre et Satalie
6 »	—	id.	de la Morée, Barbarie, Salé et Tétouan.
5 »	—	id.	de Candie (1)

Ces droits onéreux excitèrent de si vives réclamations que, le 24 novembre de la même année, on crut devoir les réduire d'un quart.

La prohibition des tissus des Indes prononcée en 1669, fut étendue aux toiles de coton du Levant.

On voit combien sont précaires et incertains les présens du pouvoir absolu. Malheur aux nations qui doivent leur prospérité non à leurs institutions, mais à la volonté d'un homme! Cette prospérité n'est qu'éphémère et apparente. Quel ne serait pas l'étonnement de ceux qui regrettent l'ancien régime, si leur œil pouvait pénétrer au sein de la société de cette époque?

Il n'est sorte de vexations et de mesures arbitraires auxquelles les habitans des villes et des campagnes ne fussent alors exposés.

Ainsi, en 1686, une atteinte bien grave fut portée au droit de propriété par Louis XIV. Le syndic général de la province de Languedoc exposa au roi que les fabriques de soieries de Marseille » pouvant travailler des soies étrangères sans payer aucun droit » et les débiter à l'étranger de la même manière, elles les donnaient » à meilleur marché que celles qui se fabriquent dans le Languedoc. »

Sur cette requête, le roi fit « très expresses défenses aux intéressés dans la fabrication des étoffes de soie d'or et d'argent, et » de soie à coudre, en la ville de Marseille, de faire fabriquer » aucunes étoffes de soie d'or et d'argent, ni de soie à coudre » semblables à celles qui ont été fabriquées jusqu'à présent dans » le royaume (2). »

A quoi donc servait la franchise?

En 1687, un droit d'entrée fut établi sur les morues vertes et sèches.

La même année, l'importation des draps étrangers fut prohibée sous de fortes amendes, dont la moitié devait appartenir au dénonciateur. Ainsi disparaissaient peu à peu les principaux avantages de la franchise du port.

(1) Arrêt du conseil d'État du 31 juillet 1691.

(2) Arrêt du conseil, du 5 octobre 1686.

Successivement on soumit à des droits les cotons filés, les sucres et cafés étrangers consommés à Marseille. Ces articles ne purent jouir de l'entrée et de la réexportation gratuites qu'à la condition d'être mis en entrepôt réel sous la clé de la douane (1). Marseille réclama contre ces mesures et surtout contre la prohibition des toiles du Levant, objet essentiel des retours des échelles. Elle se plaignit aussi de la gêne des entrepôts et de la présence des préposés des douanes, que ces innovations attiraient dans la ville.

Elle chargea son député au conseil général du commerce, institué à Paris en 1700, de protester avec énergie contre ces nombreuses infractions à ses droits et à ses priviléges.

Ces réclamations ne furent pas sans succès. Un arrêt du conseil d'État, du 10 juillet 1703, remit en vigueur les principales dispositions de l'édit 1669.

Dans cet arrêt, que je citerai en entier au chapitre suivant sur les douanes, il fut reconnu que les atteintes portées à la franchise du port de Marseille, dans le but de favoriser le commerce national, *avoient produit un effet tout contraire ;* il fut reconnu aussi « que » depuis les difficultés auxquelles l'exécution de ces réglements avoit » donné lieu dans Marseille, les étrangers qui y avoient pris des » habitudes et qui y abordoient en plus grand nombre pour pren- » dre, avec les marchandises du Levant, dont ils avoient besoin, » des quantités très considérables de marchandises du crû et des » fabriques du royaume dont les négocians de Marseille avaient » soin de faire des magasins, alloient faire commerce à Gênes et à » Livourne, qui étoient devenues, par ce moyen, les places les » plus fréquentées et les plus considérables de l'Europe pour le » commerce du Levant et d'Italie. » Néanmoins la liberté rétablie par cette ordonnance fut encore incomplète et précaire. On permit l'entrée des toiles de coton du Levant, mais toutes les autres étoffes furent prohibées, ainsi que les cuirs tannés et la morue sèche de pêche étrangère.

L'entrepôt du tabac fut maintenu ; celui des denrées coloniales étrangères fut seulement suspendu pour trois ans. Les denrées coloniales françaises payèrent dans Marseille le même droit que dans les autres ports. Pour la perception de ce droit et de quelques autres, la douane conserva dans la ville des bureaux sous le nom de *domaine d'occident et de poids et casse.*

(1) En 1693, l'arrêt qui supprima la *ferme* du café ordonna que cette marchandise ne serait admise à Marseille exempte de droits qu'à l'entrepôt.

Les capitaines des navires étaient tenus de déposer à ces bureaux leurs manifestes vingt-quatre heures après leur arrivée et vingt-quatre heures avant leur départ. L'enregistrement de chaque manifeste coûtait 5 sous.

Les visites domiciliaires des commis de la ferme pour rechercher les objets de contrebande ne purent plus s'effectuer sans l'assistance d'un officier de police.

Les améliorations introduites par l'arrêt de 1703 furent de courte durée. Sous l'ancienne monarchie, les meilleurs règlemens commerciaux ne résistaient pas long-temps à l'avidité des fermiers auxquels une cour prodigue vendait les revenus de l'État.

De nouvelles taxes, de nouvelles vexations excitèrent de nouvelles plaintes. Voici ce que le commerce écrivait, en 1786, aux ministres du roi :

« Nous sommes réduits au même état d'accablement et de ser-
» vitude dont Louis-le-Grand avait voulu nous délivrer; car, quoi-
» que les bureaux des fermes soient placés aux limites du terri-
» toire franc, une cohorte de commis de tous grades et de toute
» espèce inonde les rues de Marseille et exerce dans le port
» l'inquisition la plus sévère. »

La même année, le corps des marchands adressait également un mémoire au roi, où il s'exprimait ainsi : « Une licence extrême a
» succédé aux invitations paisibles de l'autorité ; les négocians, à
» Marseille, voient tous les jours des brigades de la ferme se
» transporter à bord des navires qui arrivent dans le port, y bou-
» leverser toutes les marchandises qui s'y trouvent, enfoncer les
» écoutilles pour y porter un regard indiscret, enlever les mar-
» chandises par force et les transporter dans le bureau de poids et
» casse, malgré les représentations d'un capitaine étranger qui
» leur fera observer qu'il n'est que de relâche à Marseille. »

Toutes ces réclamations n'amenaient aucun résultat. Qu'espérer sous un gouvernement où le *bon plaisir* réglait seul les affaires les plus importantes, où une simple lettre du ministre de la marine ou du contrôleur des finances dépouillait Marseille de ses plus précieuses prérogatives (1)?

Toutes les marchandises manufacturées furent tour-à-tour prohibées.

(1) Une lettre de M. le duc de Praslin, écrite en janvier 1765, prescrivait une augmentation de 10 sous pour livre au bureau de 20 pour cent. Ils furent perçus depuis cette époque jusqu'à la révolution.

Un droit de fret fut établi sur les navires étrangers venus d'un port du royaume.

Tout ce qui s'expédiait dans les colonies était soumis à des droits considérables. Les retours étaient frappés d'une taxe de 3 1/2 pour cent.

Lorsque la révolution de 89 éclata, la franchise du port de Marseille n'était plus qu'un vain mot.

Voici ce que nous lisons dans un mémoire de la chambre de commerce :

» Combien la franchise de Marseille, au moment de la révolu-
» tion, ne différait-elle pas de ce qu'elle était en 1669 et en 1703...
» Elle était réduite et circonscrite dans des limites si étroites, qu'à
» peine pouvait-on en retrouver encore quelques traces, quelques
» vestiges, au milieu des impôts et des prohibitions dont elle était
» accablée.

» Non-seulement aucune des marchandises prohibées n'était
» admise dans le port de Marseille, mais encore la plus petite
» quantité d'un article de ce genre suffisait pour éloigner de ce
» port le navire qui l'avait dans sa cargaison.

» La prohibition s'étendait alors, du moins quant à ses effets,
» sur des denrées, sur des marchandises permises. »

Voici encore ce qu'on lit dans un des cahiers envoyés aux États-généraux par le commerce de Marseille en 1789 :

« La ville de Marseille aurait pu devenir la première ville de
» l'univers, si les ministres qui succédèrent à Colbert avaient su
» peser comme lui les véritables intérêts du commerce. Elle était
» appelée à devenir la reine des cités ; mais, bien loin d'avoir vu
» remplir ses hautes destinées, dans quel état de ruine n'est-elle
» pas tombée de nos jours ? Le fardeau des impositions s'est appe-
» santi sur sa tête ; la circulation animée de ses manufactures s'est
» arrêtée par degré, et cette même ville qui, dans des temps
» plus heureux, versait dans les royaumes étrangers les ouvrages
» nombreux de son industrie, est aujourd'hui rivalisée par les
» établissemens que ces mêmes royaumes ont formés des débris
» mêmes de notre ruine. Les princes étrangers ont su profiter de
» nos fautes ; ils ont offert un asile à nos infortunés ouvriers ; ils
» ont protégé leurs travaux, et déjà leurs nouvelles fabriques
» fleurissent en livrant à des prix moindres que les nôtres ; nous
» ne citerons que l'Allemagne pour ses draps.

» Peut-on voir sans gémir une grande cité déchue de ses pros-

» pérités et de ses espérances, surtout quand on a droit de dire que
» ses maux proviennent de l'absurde régime des finances, des
» extorsions et des rapines des financiers? Désolée par les grandes
» régies de l'État, il ne nous fallait plus que l'inconcevable manière
» d'imposer sur les alimens de première nécessité pour les subsi-
» des particuliers de notre ville.... C'est à nous, manufacturiers,
» qu'il appartient de parler sciemment des misères publiques, et
» nous puisons les exemples dans la seule sphère de notre profes-
» sion. Le nombre des ouvriers de l'un et de l'autre sexe que la
» chapellerie occupait il y a quinze ans, s'élevait à près de deux
» mille; à peine pouvons-nous fournir aujourd'hui du travail à cinq
» cents. L'excessive cherté de nos ouvrages, causée par une imposi-
» tion locale de trente pour cent sur les peaux de lièvre que nous
» recevons de d'Italie; l'excessive cherté des denrées de première
» nécessité qui font élever de moitié nos propres dépenses et les sa-
» laires de nos ouvriers; n'est-ce pas là ce qui justifie nos plaintes?
» n'est-ce pas cette dure nécessité qui nous a fermé les portes de
» l'Espagne, comme elle les a fermées à tant d'autres fabrications?
» Le ministre immortel qui sut peser les vrais intérêts du com-
» merce avait obtenu la franchise de notre port; qu'on nous dise
» aujourd'hui en quoi consiste cette franchise (1)? »

J'écrirais un volume si je voulais relater en détail tous les articles prohibés à Marseille, tous ceux qui étaient frappés de droits; les formalités à remplir à l'entrée et à la sortie; les nombreux bureaux auxquels on avait affaire; les amendes considérables prononcées contre les capitaines qui oubliaient de déposer leurs manifestes dans les vingt-quatre heures de leur arrivée, etc., etc.; cela serait d'ailleurs sans intérêt. Ce que j'ai dit suffit pour faire connaître la vérité. Je ne demande au passé que des points de départ et de comparaison pour apprécier la situation présente et découvrir les améliorations que réclame l'avenir.

§ II. — *Tentatives faites de* 1802 *à* 1817 *pour le rétablissement de la franchise du port de Marseille.*

L'Assemblée nationale maintint la franchise du port de Marseille ainsi que celle de Bayonne et de Dunkerque.

(1) Archives de l'Hôtel-de-Ville.

La Convention supprima tous les ports francs. Elle ne laissa subsister que l'entrepôt, dont la durée fut fixée à dix-huit mois; passé ce terme, les marchandises déposées devaient être soumises à un droit de demi pour cent par mois de séjour.

Le 6 messidor an x, un arrêté du gouvernement prolongea de six mois la durée de l'entrepôt et en distingua deux sortes :

L'un réel, c'est-à-dire sous la clé de la douane, pour les marchandises prohibées, pour celles qui étaient sujettes au certificat d'origine et pour les denrées coloniales venant de l'étranger ;

L'autre fictif, c'est-à-dire dans les magasins des négocians, pour les denrées et marchandises non prohibées.

Ce régime était loin d'accorder la liberté et les facilités nécessaires au commerce actif et détaillé dont Marseille est le centre. Déjà elle en avait fait l'essai malheureux. Il suit, des termes que j'ai cités de l'édit de 1703, que les tentatives faites pour établir l'entrepôt à Marseille avaient porté son commerce à Gênes et à Livourne.

En effet, le système des entrepôts impose de nombreuses entraves et entraîne de graves inconvéniens. Ces inconvéniens suscitèrent dès-lors de vives réclamations de la part des négocians de Marseille. La chambre de commerce saisissait toutes les occasions de les transmettre au gouvernement, et ne cessait de solliciter le rétablissement de la franchise.

Au mois de germinal an XI, elle adressa à cet effet une pétition au gouvernement.

Toutes les fois que le ministre de l'intérieur la consultait sur les besoins et les vœux du commerce, elle répondait par la demande de la franchise du port.

Au mois de fructidor an XII, elle crut même devoir prendre l'initiative, et proposa au gouvernement le projet de décret suivant:

Projet de décret impérial proposé par la Chambre de Commerce de Marseille.

1° La franchise du port, de la ville et du territoire est rétablie.

2° Les barrières seront placées aux limites du territoire.

3° Les bureaux de la douane y seront établis, et cependant le directeur résidera à Marseille.

4° Le bureau d'occident est rétabli pour la direction du commerce des colonies sur les mêmes bases des lettres-patentes de février 1719.

5° Toutes les denrées ou marchandises qui sont, ou seront prohibées, seront mises en entrepôt réel et n'en sortiront que pour être réexportées à l'étranger.

6° Les sucres, les cafés, les vins et eaux-de-vie étrangers seront mis en entrepôt réel.

7° L'entrepôt aura lieu dans les magasins les mieux placés pour la commodité du commerce, et autant qu'il sera possible à la proximité du port.

8° Le bureau d'occident aura une clé des magasins où seront renfermées les marchandises et denrées qui seront en entrepôt réel.

9° Les sucres et cafés étrangers pourront être livrés à la consommation, en acquittant l'excédant des droits que paient ceux de nos colonies, afin qu'à leur entrée dans l'intérieur les uns et les autres n'aient à payer qu'un droit uniforme.

Les vins et eaux-de-vie de l'étranger ne pourront être livrés à la consommation qu'en acquittant les droits.

10° Les morues étrangères, en temps de paix, ne pourront servir ni à la consommation locale, ni à celle de l'intérieur. Elles seront mises en entrepôt et n'en sortiront que pour être exportées à l'étranger.

En temps de guerre, elles circuleront librement et n'acquitteront les droits qu'à leur entrée dans l'intérieur.

11° Les produits des fabriques de l'étranger, similaires de ceux fabriqués à Marseille, seront mis en entrepôt et n'en sortiront que pour être réexportés en franchise à l'étranger, ou pour être introduits dans l'intérieur en payant les droits portés au tarif.

12° Le commerce et l'usage dans la ville et le territoire de Marseille des toiles blanches peintes ou à carreaux, et des cotons filés provenant du commerce français en Levant, seront permis en franchise de tous droits ; celles de ces marchandises dont l'entrée est ou sera prohibée en France, pourront être réexportées pour l'étranger, comme l'avait prescrit l'arrêt du 10 juillet 1703.

13° Les marchandises manufacturées à Marseille entreront à l'intérieur en acquittant un droit égal à celui que les matières employées à leur fabrication auraient payé, et de manière à ce qu'elles n'en éprouvent ni avantage, ni perte.

14° Ces marchandises ne pourront être importées dans l'intérieur qu'avec un certificat authentique qui justifie l'origine de fabrique de Marseille.

Ce certificat sera délivré par l'autorité qui sera désignée par le gouvernement.

15° Les matières premières de l'intérieur, qui seront nécessaires aux manufactures de Marseille, seront demandées par les fabricans, tous les six mois, à la chambre de commerce.

L'état en sera remis au préfet pour être examiné, approuvé et remis au bureau de la frontière par lequel elles doivent entrer.

16° Les armateurs et capitaines français pourront recevoir de l'intérieur, et sans payer aucun droit, les agrès, bois et munitions navales, les armes et munitions de guerre qui seront nécessaires à l'armement de leurs navires, après y avoir été autorisés par une délibération de la chambre, approuvée par le préfet.

17° Tous les navires entrant dans le port de Marseille présenteront leur manifeste au bureau d'occident, dans les vingt-quatre heures.

18° Tous les navires qui seront chargés en totalité ou en partie de marchandises soumises à l'entrepôt, se placeront dans l'endroit du port qui sera désigné.

19° Les navires qui devront charger des marchandises de l'entrepôt se placeront également dans le même endroit.

20° Le bureau d'occident exercera la plus grande surveillance dans le port et sur les quais, pour prévenir tous les débarquemens en fraude et tous les abus.

21° Les bâtimens de mer ne seront soumis à aucun droit de tonnage.

22° Les droits de consulat et de dix sous par millérole sur les huiles étrangères continueront à être perçus. Le produit sera applicable aux besoins de la chambre, du bureau de la santé, aux curage et réparations du port, et au paiement des appointemens des officiers du port, sous l'approbation du gouvernement.

23° Les blés, farines, autres grains et légumes venant de l'étranger, entreront librement à Marseille sans frais ni formalités; ils pourront en sortir de même, soit pour l'intérieur, soit pour l'étranger.

24° Les blés, farines et légumes du crû du territoire français pourront être librement exportés de l'intérieur à Marseille pour y être consommés, ou pour en être expédiés, sous acquit-à-caution, pour les autres villes et ports français de la côte, mais ils ne pourront point être exportés de Marseille à l'étranger sans l'autorisation expresse du gouvernement.

Le transit par terre sera permis pour les marchandises en entrepôt sous acquit-à-caution.

Ce projet n'ayant pas été adopté, la chambre ne se découragea pas.

En 1806, elle envoya à Paris des députés spéciaux.

Ils furent reçus par l'empereur. Il témoigna le désir qu'on disposât dans notre ville *un local convenable pour l'établissement d'un port franc, semblable à celui de Gênes*. Sa Majesté, disaient les députés dans leur rapport, ajouta que *sans doute les Marseillais ne voulaient pas s'isoler de la France et lui être étrangers* (1).

Les députés se rendirent ensuite chez M. Collin, directeur général des douanes. Il leur apprit que Sa Majesté lui avait donné l'ordre de lui présenter un projet de décret pour que, dans l'espace de trois mois, il fût établi à Marseille un port franc tel que celui de Gênes, et que l'empereur paraissait disposé à donner pour cet établissement le fort Saint-Jean ou la citadelle Saint-Nicolas (2).

La chambre crut devoir repousser ce projet, et persista dans la demande du rétablissement de la franchise telle qu'elle existait avant la révolution (3).

C'était l'idée fixe, pour ainsi dire, du commerce de Marseille. Le conseil général du département forma la même demande. On voulait que l'édit de 1669 fût de nouveau promulgué. On demandait trop, on n'obtint rien.

Le retour des Bourbons, en 1814, ranima toutes les espérances auxquelles on était loin d'avoir renoncé; elles étaient même devenues d'autant plus vives, que le commerce avait plus souffert.

Une tradition pleine de prestiges attestait que Marseille avait dû jadis sa prospérité au régime de la franchise et que son retour pouvait seul lui rendre son ancienne splendeur. Ces illusions ne purent être détruites par quelques hommes éclairés qui, sachant au juste ce qu'avait été cette franchise tant regrettée et les plaintes qu'elle avait excitées, ne partageaient pas l'engouement général. D'ailleurs, la situation était changée; la France offrait à Marseille un marché immense, assuré, que des barrières élevées entre chaque province lui interdisaient avant la révolution. C'était avec la France

(1) Registres de la Chambre de Commerce.

(2) Registre des délibérations de la Chambre de Commerce, séance du 21 mars 1806.

(3) *Ibid.*

qu'il importait le plus d'avoir des relations, et c'est justement de la France que Marseille devait être isolée par la franchise.

Néanmoins la chambre de commerce s'empressa de nommer une députation, composée MM. Pierre Plasse, Perron et P.-H. de Roux, pour aller à Paris solliciter la franchise du port.

Peu après, le comte d'Artois vint à Marseille. Cette demande lui fut présentée sous toutes les formes. Séduit par un brillant accueil, il ne put s'empêcher de promettre ce qu'on lui demandait avec une sorte de fanatisme.

A peine avait-il quitté Marseille, que le duc de Maillé écrivait de Toulon, le 6 octobre, au nom de Son Altesse Royale, que le roi, dans un conseil tenu le 3, avait décidé le rétablissement de la franchise du port de Marseille.

Le préfet porta à l'instant lui-même cette nouvelle au conseil municipal qui se trouvait assemblé. Aussitôt tous les conseillers, le préfet et le maire à leur tête, par un mouvement spontané, se précipitèrent au milieu des négocians réunis à la bourse pour leur annoncer, disait le *Moniteur* du 17 octobre : « l'éclatante faveur » que Sa Majesté venait d'accorder au commerce de Marseille, et » qui lui promettait l'avenir le plus brillant. » Le *Moniteur* poursuivait en ces termes :

« MM. les négocians ont accueilli avec transport l'annonce du » plus grand événement dont les annales du commerce de Marseille » aient pu faire mention depuis un siècle et demi.

» Dans l'intervalle, M. le préfet avait fait afficher la lettre de » M. le duc de Maillé aux cris de *Vive le Roi! Vive Monsieur!* que » ne cessait d'élever jusqu'au ciel un peuple transporté de joie.

» A son retour de Toulon, Monsieur fut accueilli avec enthou» siasme par les autorités et par les habitans. Leurs paroles, leurs » acclamations et leurs vœux s'adressaient peut-être plus encore à » leur bienfaiteur qu'au frère chéri d'un roi révéré (1). Son Altesse » Royale a daigné paraître satisfaite de leur témoignage d'amour. »

Bientôt la loi fut présentée aux Chambres. M. Fauris de Saint-Vincent, chargé du rapport, disait :

» Sans la franchise, le commerce de Marseille est nul; son port » entouré des ports francs de Nice, Gênes, Livourne, Ancône, » Trieste, ne peut soutenir la concurrence, et déjà nous en faisons » l'épreuve.

» Depuis six mois que la paix permet aux vaisseaux d'aborder

(1) L'aveu est naïf.

» dans tous les ports, ceux que nous venons de nommer sont rem-
» plis de bâtimens et celui de Marseille est désert.

» Les droits sur les sels, sur les tabacs et les autres impôts con-
» tinueront à être perçus malgré la franchise. »

Dans la discussion, M. Delaville fit ressortir les inconvéniens de la franchise étendue à toute la ville, et demanda seulement un quartier franc comme à Gênes.

Sa proposition ne fut pas appuyée.

La franchise du port de Marseille fut donc déclarée en principe par la loi du 16 décembre 1814.

La joie fut vive à Marseille : elle ne devait pas être de longue durée !

L'ordonnance du 20 février 1815, rendue pour l'exécution de la loi du 16 décembre, était hérissée de tant de restrictions, qu'au lieu d'affranchir le commerce de Marseille, elle devait l'enchaîner sous mille entraves.

Cette ordonnance commença à dessiller bien des yeux. On vit que son premier résultat serait une barrière élevée entre Marseille et la France.

En voici les principales dispositions :

L'entrepôt réel était autorisé pour les marchandises prohibées. Cette concession, qui était de droit commun, se trouvait pour ainsi dire annullée par l'obligation imposée de faire les réexportations par des navires de 100 tonneaux et au-dessus. (Nos exportations pour l'Espagne et l'Italie se font ordinairement par des navires qui ont moins de 100 tonneaux.)

Ce prétendu avantage et plusieurs autres de cette nature dont l'ordonnance se montrait libérale à peu de frais étaient loin de constituer une franchise.

L'article 3 assujettissait toutes les marchandises arrivant à Marseille, ou en sortant par mer, à être accompagnées de manifestes indiquant la quantité, le poids et la qualité des marchandises, la marque, le numéro de chaque colis, le lieu de départ et celui de destination. Ces marchandises devaient être enregistrées à la douane et vérifiées en détail.

L'article 4 énumérait les objets qui ne jouiraient pas du bénéfice de la franchise. Très peu échappaient à cette énumération qui comprenait : les denrées coloniales étrangères, à l'exception des cochenilles et des cotons en laine, les poissons secs et salés de pêche étrangère, la garance, les bois de teinture, le vert-de-gris, l'alun,

le soufre en canon et en fleur, le salpêtre; l'acide muriatique, la litharge, l'amadou, la colle-forte, les brais, le bronze, le métal de cloche, la poterie, les draps, les cardes, les crêpes de soie, le nankin des Indes, les parapluies de soie, les pelleteries, les chapeaux de poil, de crin, de paille, d'écorce; la librairie, les liquides, et *toutes les marchandises et denrées tarifiées au poids et à la valeur, dont le droit était de* 15 *francs ou au-dessus par quintal métrique ou de dix pour cent de la valeur et au-dessus.*

Hors de ces catégories, il n'existait plus que peu d'objets.

L'article 6 portait que les marchandises non prohibées soumises à l'entrepôt réel n'en sortiraient pour être consommées à Marseille ou importées dans l'intérieur, qu'en acquittant les droits.

Cette ordonnance allait être mise à exécution lorsque Napoléon partit de l'île d'Elbe et rentra aux Tuileries.

Au milieu des embarras que lui suscitait l'aggression de l'Europe entière, son esprit actif s'occupait encore de tous les intérêts et son coup-d'œil pénétrait jusque dans les moindres affaires de localité. Frappé des funestes conséquences de la franchise, telle que le gouvernement de Louis XVIII nous l'avait donnée, il fit écrire, le 29 avril 1815, à la Chambre de commerce, pour l'engager, comme il l'avait fait neuf ans plus tôt, à examiner le projet d'un port franc semblable à celui de Gênes, ajoutant qu'il croyait que ce régime conviendrait mieux au commerce que celui créé par l'ordonnance du 20 février. Le directeur général du commerce, chargé d'écrire cette lettre, énuméra ensuite tous les inconvéniens qui devaient résulter de l'exécution de cette ordonnance.

La Chambre de commerce se montra moins éclairée que le gouvernement sur les intérêts de Marseille; elle déclara que la *franchise du* 20 *février, tout imparfaite qu'elle était, devait être préférée au port franc* (1).

L'événement ne tarda pas à justifier les prévisions de l'empereur. Dès 1816, de nombreuses réclamations s'élevèrent. La Chambre, amoureuse du passé, persista; elle publia un mémoire pour réfuter les ennemis de la franchise et demander seulement comme remède au mal, que la franchise fût étendue à toutes les marchandises non fabriquées venant de l'étranger.

Peu à près, M. Nicolas Rolland, député des Bouches-du-Rhône, fit à la Chambre des députés une proposition tendante à supplier le roi « de faire présenter un projet de loi pour régulariser le règle-

(1) Registres des délibérations de la Chambre de commerce, séance du 9 mai 1815.

» ment provisoire qui paralyse la franchise du port de Marseille,
» et pour rendre à la Chambre de Commerce de cette ville et à
» toutes les chambres de commerce du royaume leurs anciennes attributions. »

Tous ces efforts furent sans résultat.

Cependant les funestes effets de l'ordonnance du 20 février se faisaient chaque jour sentir davantage.

Les formalités exigées pour ce qui regardait les produits et les approvisionnemens des fabriques établies dans l'enceinte de Marseille, jettaient le fabricant et l'administration dans des difficultés inextricables (1).

Au reste, M. Becquey, en présentant la loi à la Chambre des Députés, avait dit en deux mots combien la franchise qu'elle établissait serait illusoire.

« Ce qui est prohibé dans le royaume, dit-il, le sera à Marseille;
» ce qui ne peut-être introduit sans droits ne sera pas même confié
» sans précaution aux mains du commerce. »

Marseille pressée, étouffée entre deux lignes de douane ne pouvait faire en liberté le moindre mouvement; et rien ne venait la dédommager de cette gêne. Elle s'aperçut alors que les changemens apportés par le temps à son commerce, rendaient la franchise sans avantages notables quand elle aurait été plus large, mais que telle qu'on la lui avait donnée, c'était une véritable calamité.

Considérée comme ville étrangère, elle était obligée de renoncer au commerce qu'elle entretetenait avec l'intérieur et principalement avec la Provence.

Avant l'établissement de la franchise, ses marchands en gros expédiaient aux villes du Midi d'immenses quantités de produits des manufactures françaises. Mais par l'effet de la franchise, la plupart de ces produits une fois entrés à Marseille étaient considérés comme marchandises étrangères, et ne pouvaient plus rentrer en France. Aussi, plusieurs maisons de commerce abandonnèrent Marseille pour aller s'établir à Aix.

Cet état de choses était intolérable; les réclamations des Marseillais devenaient toujours plus véhémentes et plus générales. Les fabricans déploraient la difficulté de leurs rapports avec la France et se plaignaient des droits établis sur leurs produits; les marchands se récriaient contre les gênes imposées à leur commerce,

(1) *Éclaireur Marseillais.*

et les voyageurs contre les visites et les retards auxquels ils étaient soumis.

Tous demandaient l'abrogation de l'ordonnance du 20 février. La Chambre des Députés elle-même, dans sa séance du 15 janvier 1817, prit en considération et renvoya au ministre de l'intérieur une pétition de trois cents marchands et manufacturiers contre la franchise.

Le 6 mars 1817, le préfet des Bouches-du-Rhône adressa à la Chambre de Commerce un extrait de l'arrêté qu'il venait de prendre conformément aux intentions du ministre de l'intérieur, et portant qu'il serait nommé une commission composée de vingt-un membres choisis en partie dans la chambre de commerce, et dans le conseil municipal et en partie parmi les négocians et les manufacturiers étrangers à ces corps.

Cette commission fut chargée d'examiner les questions suivantes posées par le ministre relativement à la franchise:

« 1° Importe-t-il de conserver la franchise sous les conditions nécessaires de la barrière autour du territoire franc et du mélange des entrepôts de la ville ?

« Si l'on décide pour l'affirmative, l'administration continuera à ménager tous les adoucissemens que la conséquence de ces conditions indispensables n'empêcherait pas d'accorder ?

2° Un plus grand intérêt exige-t-il que les barrières soient enenlevées et que par conséquent la franchise soit réduite aux entrepôts ?

» Dans ce cas on prendra de même toutes les mesures qui peuvent faire des entrepôts de Marseille un régime spécial et tout de faveur; propre en un mot, à faire oublier les regrets que pourrait laisser dans quelques esprits le sacrifice d'une franchise qui n'a pu être que fort incomplète. »

La commission dont M. A. Rostand fut élu secrétaire, conclut à l'annulation de la franchise telle que l'avait faite l'ordonnance du 20 février, et déclara que Marseille ne pouvait prospérer si une liberté illimitée n'était rendue à son commerce avec l'intérieur. En conséquence, Marseille ne tarda pas à rentrer dans le droit commun pour la législation des douanes.

Cependant sa situation exceptionnelle, la nécessité de lutter avec des villes jouissant d'une franchise absolue, l'importance pour la France de conserver le commerce de la Méditerranée, tout réclamait quelques mesures de faveur.

L'ordonnance du 10 septembre 1817 fut rendue. L'influence qu'elle exerce sur notre régime commercial, les nombreuses discussions auxquelles elle a donné lieu, exigent que je la reproduise en entier ; la voici :

EXTRAIT

Du Moniteur Universel, *n°* 263. — 20 *septembre* 1817.

Ordonnance du Roi.

Louis, par la grâce de Dieu, roi de France et de Navarre ;

A tous ceux qui ces présentes verront, salut.

Les rois nos prédécesseurs ont accordé une attention constante à la situation avantageuse du port de Marseille, et à l'utilité que l'industrie nationale peut en retirer. C'est dans l'intérêt général du royaume qu'ils ont établi des réglemens spéciaux, nécessaires à l'exploitation du commerce du Levant et favorables au concours des navigateurs de toute nation, dans ce premier des marchés de la mer Méditerranée. Tel fut l'édit du port franc donné l'an 1669, par Louis XIV, de glorieuse mémoire : heureusement adaptée au temps, cette concession de franchise fit fleurir Marseille et se maintint jusqu'à nos jours avec les modifications successives que les circonstances avaient rendues nécessaires. Mais la franchise ayant été supprimée en 1793, le commerce de Marseille avec le Levant et les côtes de la Méditerranée éprouva une réduction considérable; toutefois aussitôt que les barrières qui enceignaient la franchise furent enlevées de nouveaux rapports s'établirent entre Marseille, les manufactures et les consommateurs de l'intérieur, et ces relations sont aujourd'hui d'un grand intérêt pour cette ville.

En 1814, nous nous sommes empressé d'accéder au désir de notre bonne ville de Marseille. La loi du 16 décembre a rétabli la franchise. Par notre ordonnance du 20 février 1815, nous en avons provisoirement réglé le régime. L'expérience qui a suivi cet essai a démontré aux habitans que les anciennes barrières, telles qu'elles existaient autrefois et que la loi de 1814 les avait replacées, contrariaient les intérêts de leur industrie, dans l'état actuel des rapports avec le reste du royaume. Ils ont reconnu que le commerce extérieur ne trouvait pas actuellement une compensation suffisante de

cette gêne dans un régime qui avait déjà reçu d'anciennes modifications et auquel il avait été indispensable d'en ajouter de nouvelles pour la protection de l'industrie française.

Une commission nombreuse formée à Marseille, où tous les intérêts divers ont été appelés et conciliés, nous a supplié de permettre que la franchise fût réglée, *quant à présent*, sur un mode d'entrepôts combinés de telle manière que le commerce maritime jouisse de toute la faveur et de toutes les facilités dont il a besoin, en laissant néanmoins au commerce intérieur la liberté indéfinie sans laquelle Marseille ne peut prospérer.

A quoi voulant pourvoir :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire-d'État au département de l'Intérieur,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. A compter de la publication de la présente ordonnance, les lois et réglemens généraux, relatifs au service des douanes seront remis en vigueur à Marseille, sous les exceptions et les modifications suivantes:

SECTION PREMIÈRE.

Exceptions au système général de la perception.

Art. 2. Les navires étrangers continueront, provisoirement, d'être exemptés de droits de navigation dans le port de Marseille.

Les navires français n'y seront assujétis qu'aux droits fixés par l'art. 26 de la loi du 18 octobre 1793 (27 vendémiaire an 2), pour les délivrances des actes de francisation et congés.

Art. 3. Toutes les marchandises et denrées imposées à l'entrée du royaume, à un droit principal au-dessous de 15 fr. par 100 kilogrammes, augmenté uniquement de la surtaxe établie par l'art. 7 de la loi du 28 avril 1816, et du décime additionnel, seront exemptés, à Marseille, du premier de ces deux droits accessoires, lorsqu'elles seront notoirement de la nature de celles qui proviennent du Levant, de la Barbarie et des autres pays situés dans la Méditerranée.

SECTION II.

Régime spécial des entrepôts à Marseille.

Art. 4. Toutes les marchandises étrangères, importées à Marseille, pourront être mises en entrepôt fictif ou réel, et y être conservées pendant un délai de deux ans, lequel sera prolongé, s'il y a lieu, par des permissions spéciales de notre directeur général des douanes.

Art. 5. L'entrepôt sera fictif:

1° Pour les marchandises de toute nature, non prohibées à l'entrée, qui arriveront par navires français.

2° Pour les mêmes marchandises, importées par navires étrangers, lorsqu'elles seront taxées au poids, à un droit principal au-dessous de 15 fr. par 100 kilogrammes, ou que le droit dû à la valeur, au nombre ou à la mesure sera dans une proportion au-dessous de dix pour cent de la valeur.

3° Pour les objets dénommés dans l'état n° 1, annexé à la présente ordonnance, aussi long-temps qu'ils ne seront pas prohibés à l'entrée.

Seront néanmoins exclus de l'entrepôt fictif par exception à ces dispositions :

Les objets compris sous les dénominations de *liquides, denrées coloniales,* et objets fabriqués, dans l'état n° 2, joint à la présente.

Les poissons secs, salés, fumés ou marinés, provenant des pêches étrangères, en temps de paix maritime.

Et toutes les autres espèces de marchandises qui, au moment de leur arrivée, se trouveront imposées à des droits variables à la fois, suivant le lieu du chargement et le mode de transport.

Seront toutefois admises en entrepôt fictif, sans égard à cette troisième exception, les marchandises qui ne devront que le plus faible des droits gradués applicables à leur espèce.

Dans ladite graduation, ne comptera pas pour un degré, le droit particulier propre aux denrées provenant des colonies françaises ; et les échelles du Levant et de la Barbarie, n'étant point censées des ports d'entrepôt pour les marchandises de ces pays, celles qui en arriveront seront assimilées aux marchandises venant des pays hors d'Europe.

Art. 6. L'entrepôt réel sera pour toutes les marchandises prohi-

bées à l'entrée du royaume, et pour les marchandises non prohibées, exclues de l'entrepôt fictif par les distinctions résultant de l'article précédent.

Art. 7. Les marchandises étrangères, susceptibles d'être reçues en entrepôt fictif à Marseille, y seront admises sous les conditions réglées à l'art. 15 de la loi du 28 avril 1803 (8 floréal an 11), pour les denrées coloniales françaises qui jouissent de cette faveur.

Il sera permis toutefois aux négocians de Marseille qui auront souscrit des soumissions d'entrepôt fictif, de disposer des marchandises étrangères ou des denrées coloniales françaises, par transfert et cession d'entrepôt, sans en faire la déclaration préalable à la douane, pourvu que cette déclaration ne soit pas retardée au-delà du dernier jour du mois dans lequel aura été fait le transfert.

En ce cas, les soumissionnaires qui auront cédé les objets en entrepôt fictif, seront tenus de les représenter, soit dans les magasins désignés pour l'entrepôt, soit dans ceux du cessionnaire, après le délai nécessaire pour le déplacement, et ils en demeureront responsables, sous les peines de droit, jusqu'à ce que ce dernier ait fourni une soumission nouvelle, dûment garantie et acceptée, en remplacement de la soumission maintenue provisoirement.

Art. 8. Les marchandises prohibées à l'entrée, ne pourront être reçues en entrepôt réel, que dans des magasins réunis en un seul corps de bâtiment, à proximité du bureau de la douane, et qui seront mis sous la surveillance immédiate des préposés.

A défaut de proposition, de la part de la ville de Marseille d'un emplacement qui puisse être agréé pour cet usage, sous les conditions prescrites par l'art. 25 de la loi du 28 avril 1803, notre directeur général des douanes sera autorisé à en louer un de son choix et à le faire approprier aux frais du trésor, jusqu'à concurrence de la somme qui sera préalablement fixée par notre ministre, secrétaire d'état des finances, pour le prix annuel de la location et les premières dépenses extraordinaires.

Pour assurer dans ce dernier cas, le remboursement de ces frais à notre trésor, il sera perçu, à son profit, sur chaque balle, caisse ou futaille de marchandises entreposées dans ce local, une indemnité de magasinage, proportionnée à leur valeur et à la durée de leur séjour en entrepôt, et dont le tarif sera préalablement arrêté par nos ministres, secrétaires d'état, de l'intérieur et des finances.

Art. 9. Les magasins que la ville ou le commerce de Marseille doivent fournir et entretenir à leurs frais, pour l'entrepôt réel des marchandises étrangères, non prohibées, pourront être séparés les uns des autres, sous la condition qu'il n'en sera point établi hors des quartiers de Marseille, désignés dans le même objet par l'arrêté du 9 vendémiaire an 11.

Ces magasins seront proposés directement par les négocians au directeur des douanes de Marseille, qui est autorisé à les accepter, lorsqu'ils offriront les sûretés nécessaires pour le service de l'entrepôt.

Chaque magasin, indépendamment des dispositions qui seront requises pour la suppression des fausses issues, et la solidité des clôtures à l'intérieur et aux fenêtres, sera fermé par une principale porte à deux serrures, l'une pour les propriétaires des marchandises entreposées et l'autre pour la douane.

Aucune opération n'y sera permise qu'en présence des préposés de la douane, porteurs de sa clef, pour ouvrir et refermer le magasin, et désignés par écrit sur un permis du receveur.

Les autres conditions ordinaires de l'entrepôt seront en outre garanties par des soumissions, suivant l'art. 32 de la loi du 28 avril 1803.

Art. 10. Dès que les magasins nécessaires pour l'entrepôt réel, auront été fournis et appropriés, conformément aux articles 8 et 9 de la présente ordonnance; les négocians auront la faculté d'y diviser les colis qu'ils voudront réduire à un plus faible poids, ou de les réunir pour en former de plus forts, et d'assortir les différentes espèces ou qualités de marchandises, pour la vente, à charge que le résultat de ces opérations sera constaté immédiatement sur le portatif des préposés qui y seront présens, par un acte signé d'eux et du consignataire des marchandises, ou de son commis.

Il ne sera d'ailleurs permis de réunir dans le même colis les marchandises sujettes à différens droits, qu'autant que le consignataire se proposera de les retirer, aussitôt pour la consommation intérieure ou la réexportation, qu'il en aura fait préalablement la déclaration à la douane, en indiquant au poids net les quantités des différentes espèces de marchandises qu'il voudra réunir dans le même colis, et qu'elles seront en effet retirées immédiatement d'entrepôt après le mélange.

Art. 11. Les droits d'entrée ne seront point exigés pour les déficits provenant du déchet naturel et du coulage des liquides admis

en entrepôt réel, et qui y auront été conservés sans violation des conditions particulières à cet entrepôt.

Notre directeur-général des douanes pourra autoriser extraordinairement la réduction des droits, ou la décharge du compte d'entrepôt pour cause de déchet, avaries ou pertes des autres marchandises reçues en entrepôt réel, lorsque ces accidens lui seront justifiés, et qu'il aura la conviction qu'ils ne proviennent d'aucune infidélité ni collusion.

SECTION III.

Réexportation et transit.

Art. 12. En considération de la nature des relations de commerce de Marseille avec l'étranger, les dispositions de l'art. 78 de la loi du 28 avril 1803, relatives à la réexportation des marchandises tirées des entrepôts, seront modifiées dans ce port, ainsi qu'il suit :

Les marchandises non prohibées à l'entrée, de la classe à laquelle se rapporte cet article de la loi du 28 avril 1803, pourront être réexportées sur des bâtimens de 25 tonneaux et au-dessus, à destination des côtes d'Espagne, dans le Méditerranée, et de 40 tonneaux et au-dessus pour tous les autres ports.

La réexportation des marchandises, dont l'entrée est prohibée sera permise sur des bâtimens de 40 tonneaux et au-dessus, pour les côtes d'Espagne ou d'Italie, et ne pourra se faire que sur des navires de 100 tonneaux et au-dessus, pour tous les autres ports.

La formalité de l'acquit-à-caution ne sera plus exigée à Marseille, pour les réexportations, mais afin d'y suppléer, les consignataires n'obtiendront la décharge de leur soumission d'entrepôt, qu'en rapportant les permis d'embarquer, revêtus de certificats des préposés des douanes, attestant que les marchandises destinées à être réexportées, ont été chargées en leur présence et qu'elles sont réellement sorties du port.

Art. 13. Toutes les marchandises étrangères, à l'exception de celles dont l'entrée est prohibée, des liquides et des objets qui ne sont pas susceptibles d'être emballés, pourront être expédiées en transit de Marseille, sous les conditions et formalités prescrites par la loi du 17 décembre 1814, mais pour prévenir le danger des substitutions à l'égard des marchandises qui ne jouissent pas actuellement

du transit, elles seront assujéties à un double plombage, le premier sur la futaille, la caisse ou l'enveloppe ordinaire des balles, et le second sur un emballage qui y sera ajouté.

Lors même que les plombs apposés par-dessus l'enveloppe extérieure auraient été détachés par accident, les premiers plombs recouverts par cette enveloppe, devront être représentés intacts au bureau de sortie, et le colis y être reconnu entier et sans indice de soustraction ou de substitution.

Dans le cas contraire, l'acquit-à-caution de transit ne pourra être déchargé que sous la condition de payer immédiatement le simple droit d'entrée des marchandises dont l'identité ne serait plus garantie par le plombage, sauf l'application des peines prononcées par la loi, en cas de déficit, soustractions et substitutions reconnues.

Les marchandises admises en transit à Marseille, par exception spéciale, ne pourront être désignées que sur les ports de l'entrepôt réel, ou sur les bureaux désignés pour la sortie des drogueries par l'art. 11 de la loi du 17 décembre 1814.

Les soies ne pourront jouir du transit à Marseille que pour l'entrepôt de Lyon.

SECTION IV.

Prime de sortie des savons.

Art. 14. La prime accordée par la loi du 28 avril 1803, pour l'exportation des savons fabriqués à Marseille avec des matières tirées de l'étranger est rétablie.

Cette prime consistera dans le remboursement des droits d'entrée, dont le paiement sera justifié pour les huiles communes, soudes et natrons, en calculant ce remboursement dans la proportion de 58 kilogrammes d'huile et de 35 kilogrammes soude ou natron, par 100 kilogrammes savon.

Le paiement de la prime sera autorisé par notre directeur général des douanes, pour chaque exportation de savon, à charge de lui fournir préalablement, pour être vérifiés et joints à l'ordre de paiement, les acquits des droits d'entrée des matières premières, et l'expédition de douane sur laquelle l'exportation des savons aura été certifiée par les préposés du bureau de sortie. Cependant le receveur de Marseille fera immédiatement l'avance de la prime

pour tous les savons exportés de cette ville par mer, à l'égard desquels les pièces justificatives auront été reconnues régulières, et visées par le directeur de la même ville.

SECTION V.

Mesures transitoires.

Art. 15. Dans le changement que la présente ordonnance apportera au régime actuel des douanes à Marseille, nous réservons le recouvrement du droit spécial dû aux termes des articles 19 et 20 de notre ordonnance du 20 février 1815, pour les marchandises abriquées dans cette ville, qui auront été introduites dans l'intérieur, sous soumission d'acquitter ce droit.

Notre ministre, secrétaire d'état de l'intérieur, fixera, conformément aux mêmes articles, la quotité du droit spécial pour les marchandises, ainsi introduites, à l'égard desquelles, il n'a pas encore été déterminé.

Art. 16. Nous réservons également à notre trésor la perception du même droit spécial, sur les cotons filés, les tissus de coton et les savons restant à Marseille de ceux qui y ont été fabriqués avec des matières premières tirées de l'étranger en franchise, et la perception des droits d'entrée sur toutes les marchandises restant de celles qui ont joui de la franchise absolue ou conditionnelle, d'après nos ordonnances des 20 février 1815 et 27 juillet 1816, le tout autant que ces objets seraient destinés à être consommés à Marseille ou dans les autres parties du royaume.

Art. 17. Dans le délai qui sera fixé par le préfet du département des Bouches-du-Rhône de concert avec le directeur des douanes de Marseille, à la réception de la présente ordonnance, les négocians et autres habitans de cette ville, propriétaires ou dépositaires des marchandises de la nature de celles désignées dans l'article précédent, seront tenus d'en faire la déclaration à la douane, sous peine de payer le double des droits sur les marchandises non déclarées ou excédant d'un dixième les quantités déclarées.

Sont néanmoins exemptés de la déclaration les objets de consommation que les particuliers autres que les négocians-marchands ou fabricans auront achetés pour provision et dont la quantité n'excèdera pas leurs besoins.

Art. 18. Les déclarations énonceront le nom, l'état et le domicile des déclarans, l'espèce et le poids, le nombre ou la mesure des marchandises et leur origine, avec la distinction de celles qui viennent de l'étranger ou de l'intérieur, et qui ont payé tout ou partie des droits d'entrée. On y désignera en outre les magasins où ces marchandises sont déposées.

Art. 19. A l'expiration du délai qui aura été fixé pour la remise des déclarations, les marchandises seront vérifiées par les préposés des douanes assistés d'un officier public. Les propriétaires ou dépositaires de celles qui auront été régulièrement déclarées et qui seront sujettes aux droits auront la faculté de les conserver pour la consommation intérieure, en payant immédiatement les droits, ou de rétablir ces marchandises en entrepôt fictif ou réel, selon que l'un ou l'autre mode d'entrepôt leur sera propre d'après les articles 5 et 6 de la présente ordonnance.

Art. 20. Dès ce moment toutes les marchandises d'autre nature que celles désignées à l'article 16, pourront être transportées librement de Marseille dans les autres parties de la France, en remplissant les formalités prescrites pour le cabotage, ou en présentant ces marchandises à la visite dans les bureaux de la ligne des douanes actuellement établie entre le territoire de Marseille et l'intérieur.

Art. 21. En conséquence des présentes dispositions, nos ordonnances des 20 février 1815 et 27 juillet 1816, sont rapportées.

Néanmoins, la ligne spéciale de douane établie en vertu de la loi du 16 décembre 1814, ne sera levée qu'immédiatement après l'exécution des articles 17, 18 et 19 de la présente ordonnance. Le préfet du département des Bouches-du-Rhône, en constatera l'époque par un arrêté.

Art. 22. Nos ministres secrétaires d'État des finances et de l'intérieur, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente ordonnance qui sera insérée au bulletin des lois.

Donné en notre château des Tuileries, le 10 septembre, l'an de grâce 1817, et de notre règne le 23e.

Signé LOUIS.

Par le roi :

Le ministre secrétaire d'État de l'intérieur,

Signé Lainé.

ÉTATS annexés à l'ordonnance du roi du 10 septembre 1817, pour la distinction des marchandises qui jouissent de l'entrepôt fictif à Marseille et de celles qui doivent être mises en entrepôt réel.

ÉTAT N° 1.

Arsenic, boutargue, calbasses, carthame, champignons frais, caviar, cobalt, cire à gommer, colle-forte, cornes préparées ou ébauchées, crin, écorces de citrons, oranges et bergamottes.

Fruits, savoir : Citrons, oranges et leurs variétés; amandes en coques et cassées, fruits secs ou tapés, non dénommés au tarif; cornichons confits, fruits médicinaux, non dénommés au tarif, glu.

Herbes : Feuilles racines, écorces et graines médicinales, non dénommées au tarif; houblons, lichens médécinaux, maurelle en drapeaux, minium, moutarde; noir d'Espagne, noix de galles; or brut, orpiment, pâtes d'amandes et de pignons; peaux de phoques, peaux de lapins et lièvres, brutes; poil de chèvre filé; réalgar; rotins; sassafras; semences froides et autres médicinales; spode d'ivoire; tartre brut; viandes salées; visnage (taille de) zinc.

Pour être annexé à l'ordonnance du 10 septembre 1817.

Le ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur,

Signe LAINÉ.

ÉTAT N° 2.

Première Section. — Liquides.

Boissons: vins, vinaigres, cidre, poiré, verjus, hydromel, jus d'orange, eau-de-vie et liqueurs; acides sulfuriques, nitriques et muriatiques; eaux médicinales et de senteur, jus de citron et de limon, huiles de toute sorte et graisses de poisson, dégras de peaux, extraits et jus épicés.

Deuxième Section. — Denrées coloniales.

Sucres bruts et terrés; café, cacao, indigo, thé, poivre et piment; girofle, canelle fine et commune; muscade et macis; cochenille et

orseille; rocou; bois exotiques de teinture et d'ébénisterie; cotons et laines, autres que du Levant; gommes et résines, autres que d'Europe, dents d'éléphans; écaille et nacre de perle; nankin des Indes.

Troisième Section. — Objets fabriqués.

Aiguilles à coudre; albâtre ouvré; argent fin, battu, tiré, laminé ou filé; argent faux, battu, tiré, laminé ou filé; armes; bimbloteries; bonnetterie; caractères d'imprimerie; cardes à carder; cartes géographiques; chapeaux de feutre, de crin et autres; cheveux ouvrés; chocolat; confections sucrées; couleurs préparées; crayons fins; dentelles; encre; fards; fer ouvré; fil de chanvre et de lin; fleurs artificielles; glaces et miroirs; fournitures d'horlogerie; indique ; boules de bleu et pâtes de pastel; instrumens de toute sorte; liége ouvré; marbre taillé ou sculpté; médicamens préparés; mercerie fine et commune; métiers pour les fabriques; meubles de toute sorte; munitions de guerre; objets de collection; or fin, battu, trait, laminé ou filé, or faux ; idem; ouvrages d'or et d'argent; ouvrages de carton; ouvrages de modes; papiers, parapluies, passementeries et rubans; perles et pierres à bijoux, taillées ou montées ; pommades; poteries; faïence et porcelaine; savons parfumés; sels chimiques; soies moulinées ou teintes et fleurets; tableaux; tabletterie; tissus de toute espèce; vannerie.

Pour être annexé à l'ordonnance du 10 septembre 1817.

Le ministre secrétaire d'État de l'intérieur,

Signé Lainé.

Cette ordonnance renferme assurément des dispositions libérales dont les autres villes de commerce revendiquent avec raison le partage, mais ce n'est point assez pour procurer à Marseille toute la somme de prospérité à laquelle chaque branche de son commerce a droit d'aspirer; ce n'est point assez pour lui permettre de lutter avec ses rivales à armes égales.

Il faut à Marseille quelque chose de plus. Il lui faut ce que Napoléon lui offrit si souvent : un quartier franc.

Je traiterai ce sujet dans le paragraphe suivant.

§. III. — *Moyen de remplacer l'ancienne franchise du port de Marseille.*

Sous le régime actuel, le commerce de Marseille s'est élevé à un haut point de splendeur et de prospérité. Cependant la carrière du progrès est toujours ouverte devant nous, et nous devons rechercher tout ce qui peut nous y faire marcher d'un pas plus rapide. Le maintien du tarif des douanes, réclamé par de puissans intérêts, porte à notre ville un préjudice notable qu'il faut s'efforcer d'atténuer par tous les moyens. Marseille aspire, à bon droit, à tenir le sceptre du commerce dans la Méditerranée; mais, pour cela, il faut qu'aucun des avantages dont jouissent ses rivales ne lui soit refusé. Or, Gênes, Livourne et Cadix (1) jouissent d'un port franc, Marseille doit en jouir aussi. Non que nous demandions ce que l'on demandait en 1814; nous ne voulons pas isoler Marseille du reste de la France. Ce que nous voulons, c'est la réalisation d'une pensée de Napoléon : *un quartier franc*, clos de murs, communiquant avec la mer et où les étrangers puissent commercer en toute liberté. Un *quartier franc* tel aussi que la restauration nous l'offrit après le malheureux essai de l'*ancienne franchise*, et dont l'établissement devait être fixé dans l'enceinte du canal; projet qui eût été alors effectué, si l'on n'avait pas reculé devant la dépense qu'il devait occasionner.

Les avantages de l'établissement que nous proposons sont déjà constatés par l'expérience. La France entière y gagnerait. Il n'est pas douteux qu'en appelant sur notre place un plus grand concours d'acheteurs on ouvrirait aux produits du sol et des manufactures du royaume, de nouveaux débouchés dont le besoin est si vivement senti.

L'entrepôt ne saurait tenir lieu de port franc; un port franc est une enceinte hors de la ligne des douanes; c'est un port ouvert à

(1) Un décret du roi d'Espagne, du mois d'août 1831, a établi à Cadix une enceinte franche, dans laquelle toutes les marchandises prohibées sont admises pour un temps illimité. Elles paient pour tous frais de dépôt et d'administration, 1|2 pour 0|0 au moment de l'entrée.

Dans cette enceinte, on est libre de vendre, d'échanger, de manipuler et de consommer les articles prohibés. Le commerce y prépare ses expéditions pour les ports étrangers et les colonies.

tous les bâtimens de commerce sans distinction, quels que soient leur pavillon et la nature de leur chargement; c'est un point commun où vient aboutir, par une sorte de fiction, le territoire prolongé de toutes les nations; il reçoit et verse de l'une à l'autre toutes les productions respectives, sans gênes et sans droits. (1)

De tout temps les Marseillais ont réclamé contre les entraves de l'entrepôt.

En 1710, le député de la Chambre de commerce de Marseille auprès du conseil supérieur du commerce disait :

« Le point le plus important de l'affaire de Marseille est la sup-
» pression de l'entrepôt, parce que c'est la chose la plus contraire
» à la liberté de cette ville franche.

».... Le député de Marseille supplie Nosseigneurs du conseil,
» d'observer que l'entrepôt ne se trouve établi que pour trois
» sortes de marchandises, dont l'une est en ferme et n'est pas en
» commerce libre, c'est le tabac ;

» Que l'autre, qui est le sucre, l'entrepôt en a été étabi dans
» le temps que le commerce de sucre raffiné n'était pas permis de
» Marseille dans le royaume ;

» Et que pour le café, l'entrepôt n'a été établi que lors de la
» suppression de la ferme de cette marchandise.

»...... Qu'il ne paraît pas plus de nécessité de conserver les
» entrepôts établis, contre lesquels la ville de Marseille a toujours
» réclamé, comme contre les choses les plus préjudiciables à son
» commerce et qui ont été établis sans sa participation.

» Le conseil a ôté les entrepôts qui étaient à Bayonne pour
» donner plus de facilité au commerce, le député de Marseille
» espère que le conseil rendra la même justice à la ville de Mar-
» seille dont le commerce est plus important que celui de
» Bayonne »(2).

M. Fauris de Saint-Vincent, député des-Bouches-du-Rhône en 1814, disait à la chambre : « L'entrepôt réel ou fictif peut convenir aux navires qui arrivent dans les ports de l'Océan, et dont le chargement se compose d'un petit nombre d'objets. A Marseille, au contraire, chaque navire apporte vingt ou trente objets différens » (3).

(1) Mémoire de la Chambre de Commerce, an XIII.
(2) Bibliothèque du roi, manuscrit 500.
(3) Séance du 3 décembre.

M. Emeric David, entendu sur le même sujet, regardait l'entrepôt comme une mesure inhospitalière, fort éloignée par ses inconvéniens de pouvoir suppléer la franchise des ports (1)

Le port franc, c'est la liberté ; l'entrepôt, c'est l'asservissement du commerce à mille formalités, à mille entraves.

« Quelqu'utilité que puissent offrir les entrepôts, disait M. Peuchet, dans un mémoire présenté au ministre de l'intérieur en » l'an x, elle n'approche point de celle qui résulte de la franchise ; d'abord l'entrepôt ne présente aucun attrait à l'étranger » pour y former des maisons de commerce ; les marchandises renfermées sous la clé du douanier n'en peuvent sortir qu'avec son » attache et pour être expédiées ; on n'y trouve point l'occasion » et les facilités propres aux entreprises commerciales ; en un » mot, c'est un magasin où les marchandises sont en garde jusqu'à ce qu'elles sortent, et non un marché ouvert à la vente, à » l'achat et aux opérations qui constituent le commerce.

» Il y a donc une grande différence entre l'entrepôt et la franchise : jamais l'un ne peut remplacer l'autre ; et l'on attendrait » vainement de celui-ci les avantages résultans de la première (2). »

En effet, le régime des entrepôts entraîne de graves inconvéniens pour le commerce.

La douane exige des déclarations préalables et détaillées des quantités, des qualités, des marques et numéros de chaque article. Celui à qui les marchandises sont adressées doit fournir cette déclaration sans les voir, et il ne suffit pas de les présenter à la visite. La moindre erreur, en traduisant la facture ou en réduisant les poids, la moindre ignorance de la nomenclature des tarifs, la plus légère différence entre le manifeste et la vérification constituent des contraventions et donnent lieu à des amendes.

Les formalités sont les mêmes à la sortie.

La plupart des denrées déposées perdent naturellement de leur poids, les liquides coulent, quelques sels se liquéfient ; mais la douane assimile tous les déchets à des soustractions. Et, bien souvent, le propriétaire est condamné à un double droit pour les déchets des espèces tarifées, et à une amende pour celles qui sont prohibées.

(1) Séance du 5 décembre.

(2) Bibliothèque commerciale, 5me cahier, prairial an xi.

« Il faut surtout, disait M. Becquey, directeur-général de l'agri-
» culture et du commerce, que la marchandise dans les magasins
» puisse être vue et revue, manipulée, divisée et emballée au mo-
» ment précis. Or, rien de tout cela n'est praticable dans les en-
» trepôts (1). »

L'état de séquestre où les marchandises sont placées, la difficulté de se procurer la clé de la douane, et l'impossibilité de disposer long-temps d'un commis, ne permettent ni de prévenir ni d'arrêter à temps les altérations, les coulages et autres accidens qui surviennent.

Les formalités sont innombrables. Les déclarations, les permis, les visites sont aussi indispensables pour l'article qui paye un droit presqu'insensible, que pour les marchandises les plus sévèrement prohibées, ou les plus fortement taxées par le tarif (2).

Aucun de ces inconvéniens ne se rencontrerait dans un port franc.

Ouvrons donc sur nos rivages une enceinte où s'offriront au commerce tous les produits du globe, naturels et manufacturés.

Cette enceinte franche, au milieu des liens dont les douanes enchaînent le commerce, serait aussi utile que l'étaient, au temps des exactions de la féodalité, les foires affranchies de tous droits.

L'exécution de ce projet serait un immense bienfait pour notre ville. Il est une foule de transactions qui ne peuvent se faire à l'entrepôt. Là, ne peuvent acheter les marchands étrangers qui, obligés de se procurer de petites quantités de tous les objets, vont les demander à Gênes. Faisons en sorte que ces nombreux étrangers, après avoir vendu leurs produits, au lieu d'emporter notre argent, l'échangent contre des marchandises qu'ils trouveront dans nos magasins.

Les droguistes et une foule d'autres négocians, composent leurs expéditions d'assortimens fort variés qui ne peuvent s'exécuter à l'entrepôt, parce que la sortie de chaque article ne peut avoir lieu au-dessous de certaines quantités et de certains poids.

Quelles précieuses facilités n'auraient pas nos armateurs pour former les cargaisons des navires qu'ils expédient en pays étrangers.

Le commerce intérieur n'y trouverait pas de moindres avanta-

(1) Exposé des motifs du projet de loi sur la franchise.
(2) Becquey. Discours à la Chambre des pairs, 1814.

ges. Il aurait à sa portée des magasins bien mieux assortis que ceux de l'entrepôt. Dès que le besoin d'un article se ferait sentir on l'introduirait du port franc dans la ville en telle quantité qu'on voudrait; cette facilité augmenterait certainement les produits de la douane.

Ce serait convier l'étranger, comme disait Louis XIV, à fréquenter nos rivages. Cette foire perpétuelle appellerait dans notre ville une foule de commerçans qui auraient dans le quartier franc des magasins pour leurs relations avec le dehors ; et dans la ville, les établissemens pour leurs transactions avec la France.

Il n'en résulterait aucune perte pour les propriétaires de domaines, de salles et de magasins dans la ville, car on leur laisserait l'entrepôt des grains et des denrées coloniales, auquel les locaux actuels suffisent à peine.

Le port franc ne recevrait que des produits dont l'importation est nulle en ce moment, et par conséquent rien ne serait enlevé aux propriétaires de Rive-Neuve.

Ainsi, l'enceinte du quartier franc exigerait moins d'étendue et, par suite, moins de dépenses.

Au moment où l'on accorde des entrepôts aux villes de l'intérieur, ne serait-il pas juste de dédommager les ports, en accordant à ceux qui en seraient susceptibles, une enceinte franche? Ces deux concessions reposent sur le même principe. Le devoir du gouvernement est de favoriser toutes les transactions, car le pays y trouve un double avantage. Et toutes les fois qu'une demande tendante à ce but est portée au pouvoir, il n'y a nul motif de la repousser. Aucun intérêt général n'en serait froissé.

Pour éviter les inconvéniens que l'administration des douanes pourrait craindre, personne, à l'exception de quelques gardiens, n'habiterait l'enclos réservé. Il n'y aurait que des magasins, pas de logemens.

Du côté de la mer, les communications seraient libres ; du côté de la ville, il y aurait une porte avec un bureau de perception pour le passage des marchandises entrant dans la consommation, et une poterne pour l'allée et la venue des commerçans et des gens de service. Ces issues s'ouvriraient au jour et se fermeraient à la nuit. Une surveillance sévère s'exercerait facilement autour des murs.

En sortant de l'enceinte par la porte de l'intérieur, la marchandise paierait les droits comme si elle arrivait de l'étranger pour être consommée.

Tout est concilié par ce plan. Le négociant n'est plus contrarié

dans ses opérations. L'étranger ne peut demander ni plus d'aisance, ni plus de liberté. Il trouve les magasins ouverts tous les jours, il peut acheter, vendre, débarquer, recharger, former à son gré ses assortimens.

L'état ne sacrifie aucune partie de l'impôt, la perception en devient plus facile. Il profite même de l'accroissement de recettes que produisent un commerce animé, l'affluence des étrangers et la prospérité de la ville. L'administration des douanes n'a qu'une enceinte à garder, sa police ordinaire suffit dans ce nouveau système; elle n'est plus obligée d'ouvrir des milliers de comptes pour chacun des articles entreposés, ou de salarier une nuée de commis pour vérifier, recenser les marchandises dans les magasins, pour en ouvrir les portes sur la demande des négocians; les objets, déposés dans le quartier franc, sont pour elle comme s'ils n'existaient pas; elle n'est tenue qu'à garder soigneusement deux portes, elle n'a à craindre qu'une contrebande de poche facile à réprimer. (1)

Cette institution, combinée avec celle des entrepôts fictifs, assurerait la plus grande somme de liberté et de prospérité possible aux villes qui en jouiraient.

Elle a pour elle non-seulement la sanction de l'expérience, mais encore l'opinion des hommes les plus éclairés :

« L'entrepôt réel, disait M. Chaptal en 1819, m'a toujours paru » odieux; j'ai proposé en 1803 le système que je présente aujour- » d'hui, mais le gouvernement préféra l'entrepôt réel. J'ai repro- » duit mes idéesen 1813, en proposant des *quartiers francs* où les » marchandises, fortement tarifiées, seraient déposées concurrem- » ment avec celles qui sont prohibées; je croyais donner, par ce » moyen, toute garantie au gouvernement pour ses droits, et faci- » liter au commerce la faculté de surveiller sa propriété. Ce pro- » jet fut adopté par M. le comte de Sussy et par M. Ferrier, direc- » teur-général des douanes; mais le gouvernement refusa de l'a- » dopter. » (1)

Espérons que le gouvernement actuel ne le repoussera pas. Les avantages en sont trop bien démontrés. L'Angleterre elle-même vient de nous en donner l'exemple. Trois nouveaux ports ont été creusés sur la Tamise : le premier pour les retours de l'Inde, le second pour ceux des Antilles et le troisième pour les commerces

(1) *Éclaireur Marseillais*.
(2) *De l'Industrie française*, tome 2, page 397.

divers. Ce sont des sortes de ports francs où les navires peuvent entrer et sortir librement, moyennant une légère rétribution.

Qu'on ne craigne pas une funeste concurrence pour nos manufactures. L'étranger n'achète leurs produits que lorsqu'ils sont à meilleur marché que ceux des autres nations. Il lui est si facile d'aller chercher à Gênes et à Livourne ce qu'il ne trouve point chez nous. Offrons lui les articles indispensables à ses assortimens et il complètera ses achats avec les produits nationaux que nous fabriquons avec plus d'avantages que les autres. Nos manufacturiers, loin d'y perdre, y auront donc gagné.

Les avantages du port franc bien démontrés, recherchons les moyens de l'établir.

Quel serait le lieu le plus convenable à Marseille pour ce *quartier franc ?*

En l'an x, lorsque la Chambre de commerce sollicita la franchise du port, l'administration des douanes, qui sentait tout ce que ce rétablissement avait d'impraticable, proposa ce que nous demandons aujourd'hui, et indiqua trois locaux pour cet objet ; savoir :

Les Vieilles Infirmeries ;

La citadelle Saint-Nicolas ;

L'île du canal, en plaçant des grilles à toutes ses avenues.

La citadelle Saint-Nicolas est d'un abord très difficile. Sa position élevée de 40 à 50 mètres au-dessus du niveau de la mer, rendrait le transport des marchandises très dispendieux et très difficile.

L'île du canal offre de grands avantages par sa situation centrale, mais on a toujours été effrayé par le haut prix des immeubles à acquérir.

Reste donc l'emplacement des vieilles Infirmeries. Ce lieu serait convenable. Il serait facile de construire sur ses bords un nouveau quartier et de l'isoler entièrement par de hautes murailles.

Déjà un travail a été préparé sur ce sujet en 1805 par un ingénieur distingué, M. Guimet.

Il avait reconnu que l'anse des vieilles Infirmeries avait autrefois une grande étendue, et qu'en enlevant une partie des dépôts que le temps y a formés, on parviendrait à faire un port assez vaste pour contenir un grand nombre de vaisseaux marchands de toute grandeur, et même des frégates.

Cette anse a son entrée entre deux rochers, dont la distance est d'environ 106 mètres ; elle se présente en face de l'ouest et s'enfonce de 240 mètres. En creusant vers le sud on pourrait former

un port de 350 mètres de longueur du nord au sud, sur 180 de largeur de l'est à l'ouest. C'est le tiers de la grandeur du port de Marseille.

Pour défendre l'entrée de ce nouveau port contre les vents d'ouest, il faudrait construire une digue de 340 mètres de longueur, attachée à la roche du Pharo et se prolongeant vers le sud, de manière à ne laisser entre son extrémité et la côte opposée que l'espace nécessaire au passage des vaisseaux. Cette entrée se trouverait encore garantie des vents du large par les îles de Pomègue, d'If et de Ratoneau.

Ce port serait dominé au nord par le promontoire de Tête-de-Maure, à l'est par les hauteurs de la citadelle Saint-Nicolas, au sud par la montagne Notre-Dame-de-la-Garde, et à l'est par une colline qui en est le prolongement; de sorte que les vaisseaux y seraient en sûreté.

Pour faciliter les communications avec le nouveau port, on pourrait ouvrir un canal aboutissant à l'anse du Pharo, traversant la partie la plus basse du vallon, dont le point culminant n'est qu'à 10 mètres au-dessus du niveau de la mer; ce canal aurait 212 mètres de longueur sur 30 de largeur.

On pourrait établir aussi le canal de communication partant de l'angle nord-est du nouveau port, et traversant la colline où était la poudrière, mais il y aurait un déblai de plus de 25 mètres de hauteur qui exigerait des dépenses considérables.

La voie la plus courte et la plus facile entre l'ancien et le nouveau port serait un canal aboutissant au bassin du Carénage et passant au pied de l'église Saint-Victor.

M. Guimet s'était arrêté au projet de traverser par un canal le vallon du Pharo.

Le terrain à acquérir, pour l'exécution de ce projet, n'est point précieux. Il est presque tout aride et sur rocher. Une partie appartient au gouvernement. La surface totale qu'occuperaient le port et ses dépendances, serait de 48 hectares, dont 2 pour le local des vieilles Infirmeries, 4 en production et 42 en rochers.

Pour établir la franchise dans ce port, il suffirait de l'isoler par un mur d'enceinte qui aurait un développement de 1570 mètres.

Une seule porte de communication avec la ville, placée dans le prolongement de la rue Sainte suffirait; on construirait de chaque côté des corps-de-garde destinés aux préposés des douanes.

Il serait formé, au-delà du mur d'enceinte, un chemin ou lisse

pour isoler le quartier franc et favoriser la circulation et la surveillance. Il en serait également pratiqué un autre dans l'intérieur.

La construction de ce port offrirait encore un grand avantage au commerce de Marseille. On sait que notre port, si vaste, si sûr et si commode, est frappé du double inconvénient d'avoir une passe difficile à prendre, impossible même par plusieurs vents, et d'être privé d'un mouillage assuré dans sa rade.

On ne peut y entrer que par les vents compris entre le sud-est et le nord. Les autres sont contraires.

Quand les vents d'est ou de sud règnent, et surtout le sud-est dit *marin* ou *siroco*, les vaisseaux, venant du Levant et de l'Italie, sont obligés de se réfugier dans les divers ports de la côte pour y attendre le vent propre à leur faciliter l'entrée de Marseille.

Il résulte de cet état de choses des préjudices considérables. Le port proposé par M. Guimet y remédierait complètement. Marseille serait abordable et dans tous les temps et par tous les vents. Car si les vaisseaux étaient poussés par les vents du nord ou d'ouest, ils entreraient dans le port actuel, si au contraire ils l'étaient par ceux du sud ou d'est, ils passeraient dans le nouveau.

Cette double passe donnerait une grande supériorité au port de Marseille sur tous les autres ports de la Méditerranée.

Voici l'estimation des ouvrages à faire, telle qu'elle fut dressée par M. Guimet.

Acquisition du sol.

2 hectares comprenant tout le local des vieilles Infirmeries où se trouvent nombre de bâtisses de peu de valeur, évalués à.......	60,000 fr.	» c.
4 hectares de terrain susceptible d'être cultivé, à 7,500 fr. l'un, compris les bastides qui s'y trouvent..............................	30,000	»
42 hectares en rocher et terrain inculte, à 500 francs..............................	21,000	»
La fabrique de savon de M. Samat.........	25,000	»
	136,000	»

Déblais et constructions de tous genres.

782,640 mètres cubes de déblais à enlever au-dessus de la surface des eaux de la mer, à 1 fr. 80 cent.	1,408,752	»
547,300 mètres cubes de déblais à faire au-dessus de la superficie de la mer pour le port, l'entrée et le canal à 4 fr. le mètre.	2,189,200	»
78,120 mètres cubes de déblais pour le canal à l'entrée du port, une partie de l'anse du Pharo et pour le dépôt de mâture à 3 fr. le mètre.	234,360	»
340 mètres de longueur de digue ou mole, estimée à cause du déblai de l'emplacement et l'encaissement, à 1,800 fr. le mètre.	612,000	»
6,000 mètres cubes de gros blocs, pour former un enrochement au-devant du môle à 4 fr. le mètre.	24,000	»
1,540 mètres de longueur du mur de quai dont les paremens seront en pierres de taille de Cassis, de même que la couverture sur deux mètres de largeur, à 130 fr. le mètre	200,200	»
Une machine à mâter par aperçu.	10,000	»
Prix effectif des ouvrages.	4,678,512	»
Le 10e pour les bâtardeaux, épuisemens, cas imprévus et administration.	467,851	20
	5,146,363	20
Le 10e pour faux frais, équipage et bénéfice de l'entrepreneur.	514,636	32
	5,660,999	52

Récapitulation générale.

Acquisition du sol.	136,000	»
Déblais et constructions de tous genres.	5,660,999	52
	5,796,999	52

Depuis quelques années plusieurs projets analogues à celui de M. Guimet ont été proposés sous le nom de *Docks*, leur nombre et leur importance demandent un paragraphe spécial.

§. 4. — *Dokcs.*

Depuis la première édition de cet ouvrage, les esprits se sont vivement préoccupés à Marseille de la question que je viens de traiter. On a reconnu la nécessité d'offrir au commerce une enceinte franche, où les marchandises puissent être déposées, visitées, manipulées, vendues, sans déplacement et sans être soumises aux formalités si longues et si difficiles imposées par la douane (1); amélioration incontestable et féconde en heureux résultats, par les développemens qu'elle donnerait à notre commerce et par l'économie qui en résulterait dans les frais d'emmagasinage et de manutation, frais si élevés dans notre port qu'ils en éloignent souvent les consignations de l'étranger.

Les docks offrent ces avantages : seuls ils offrent la solution du problème cherché en vain depuis des siècles (on vient de le voir dans l'aperçu historique qui précède) de concilier la liberté du commerce extérieur avec celle que réclament aussi nos rapports avec l'intérieur de la France. Les docks se lient à l'histoire des progrès du commerce; c'est de leur fondation que date en Angleterre la faculté de l'entrepôt accordée aux marchandises étrangères; à Londres, ils ont eu pour effet d'y diminuer les frais dans la proportion de 80 %.

(1) Je prie mes lecteurs de bien remarquer ce que j'entends par docks (bassins), ce n'est pas seulement un bassin entouré de magasins que je demande, Marseille, dans ce sens a déjà le plus beau *dock* de l'univers : ce que je demande, c'est une *enceinte franche* jouissant d'un régime de liberté absolue (régime par conséquent beaucoup plus large que celui de l'entrepôt), un port franc isolé tel qu'il en existe en Italie, tel qu'il nous a été offert plusieurs fois par le gouvernement, notamment en 1814, où l'administration proposait d'affecter à cette destination toute l'enceinte du canal : c'eût été là un véritable dock, un perfectionnement de l'entrepôt pour les branches de commerce qui ont besoin pour se développer d'une plus grande liberté. Voilà le *dock* qu'il faut à Marseille, *mais sans privilège, sans monopole* pour la compagnie qui exécutera cette utile entreprise. Pas de dépossession violente, pas de déplacement par ordre. On y échouerait.

Après la question de liberté, vient celle d'économie. L'économie naîtrait aussi de l'établissement des docks, avec bien d'autres avantages dont je vais essayer de donner un aperçu dans ce paragraphe.

Les Anglais, si justes appréciateurs de tout ce qui peut favoriser et développer les transactions commerciales, ont consacré aux docks des sommes énormes. Celui des Indes-Occidentales a coûté 66,500,000 fr., celui de Londres 84 millions, celui de Sainte-Catherine 42, les autres docks ou entrepôts appartenant à des particuliers ou à des compagnies ne peuvent être évalués à moins de 150 millions, en sorte que les sommes appliquées dans le port de Londres à la station d'un tiers environ des marchandises et des 26,000 navires qui y arrivent annuellement (les deux autres tiers, principalement chargés de charbon, stationnent dans la rivière) s'élèvent à plus de 300 millions (1).

Les docks des Indes-Occidentales occupent..	435,000 m. carrés
Ceux de Londres......................	245,000
Ceux de Sainte-Catherine..............	101,300
Total....	781,300 m. carrés.

Les avantages des docks sont faciles à apprécier. Le commerce trouve toute sorte de garanties dans une compagnie responsable. Il est dispensé de toute surveillance, comptabilité, travaux matériels relatifs à la réception, conservation et livraison des marchandises, toujours classées avec ordre et dans les conditions matérielles les mieux adaptées à leur nature. Il n'a plus à craindre les vols si fréquens sur les quais Il a surtout la faculté de disposer de sa marchandise soit pour la vente, soit pour l'emprunt, sans la déplacer, au moyen des *récépissés* ou *warrants* délivrés par la compagnie, divisés en tel nombre que l'on désire et susceptibles de transmission par endossement. C'est un belle idée qui honore le génie commercial de l'Angleterre d'avoir ainsi créé des titres de représentation qui se négocient avec autant de facilité et plus de sécurité qu'une lettre de change, et d'avoir enrichi la circulation d'un capital aussi considérable, aussi réel que celui des marchandises en stationnement sur le marché de Londres.

Le grand nombre de projets de docks que Marseille a vu éclore depuis quelques années prouve qu'elle en a apprécié l'utilité. Mentionnons ici ces divers projets, ils doivent trouver place, ne fût-ce qu'à titre de renseignemens, dans un ouvrage destiné au commerce marseillais. Nous puiserons pour ceux qui sont antérieurs à 1836

(1) E. Flachat art. Docks dans le Dict. du Commerce.

d'utiles renseignemens dans l'excellent rapport présenté au conseil municipal par M. Albrand.

Reconnaissons d'abord que l'honneur de l'initiative appartient à MM. Rambaud, Boissieux et Mortreuil : leur projet présenté en 1834 a été le premier soumis à une enquête. L'utilité publique en fut reconnue par le conseil municipal, sur le rapport que j'eus l'honneur de lui faire.

Voici un aperçu de ce projet. C'est un bassin formant un grand carré dans la plaine du Pharo. Les trois côtés nord, levant et couchant sont occupés par les quais et les magasins rangés sur une double ligne et parallèlement ; il est limité au midi par le canal de communication avec le port actuel, canal qui commence à la quarantaine d'observation et a son issue dans l'anse des Catalans, pour offrir aux navires une sortie par les vents contraires au moyen d'une jetée qui part des rochers de Portegalle et s'arrête après avoir décrit une courbe au méridien du cap d'Endoume.

Bientôt MM. Thérond et Maurel demandèrent à être autorisés à construire dans le domaine des vieilles infirmeries dit *les Catalans*, leur propriété particulière, un dock, communiquant avec le port par un canal qui prend naissance, comme le précédent, vis-à-vis des navires placés en quarantaine d'observation, coupe la pointe sud du fort Saint-Nicolas, traverse le milieu de l'anse de la Réserve, et toujours se dirigeant de levant à couchant, va finir dans l'anse des Catalans, après avoir longé dans toute sa partie méridionale la plaine du Pharo.

C'est dans cette partie que s'alimentent deux bassins parallèles se projetant du nord au midi, de 50 mètres de largeur et 250 mètres de longueur, bordés de chaque côté de magasins élevés de cinq étages de 40 mètres de profondeur et trente-six mètres de longueur formant une longueur totale de 252 mètres, et pour les quatre corps de magasin de 1008 mètres de longueur, sur une surface totale de 89,915 mètres, d'une contenance de 110,000 tonneaux. Évaluation de la dépense 13,150,000 fr.

Vingt-six navires pourraient y être à la fois en déchargement. Cette contenance permettrait, en supposant le déchargement de 200 tonneaux dans dix heures de travail, un mouvement de 5200 tonneaux par jour.

Ce dock serait éloigné de 1,150 mètres du point où se font aujourd'hui les déchargemens de marchandises étrangères.

Voici un aperçu de l'économie que procurerait le dock de MM. Thérond et Maurel dans les frais qui grèvent aujourd'hui le commerce de Marseille.

MARCHANDISES.	TONNAGE ANNUEL, Relevé des registres de la douane.	PORT DE MARSEILLE.		DOCKS de MM. Thérond et Maurel.	
		FRAIS actuels.	SOMMES.	TARIF (1).	SOMMES.
	Tonneaux.	f. c.	fr. c.	fr. c	fr.
Poivre, café et cacao en sacs......	7,600	10 75	81,700	4 50	34,200
Café et sucre en barriques..........	22,500	8 75	196,875	3 50	78,750
Cotons...........	7,400	12 75	94,350	4 50	33,300
Laines...........	3,700	12 75	47,175	4 50	16,650
Métaux..........	9,509	7	66,500	4	38,000
Bois de teinture....	5,104	8 50	43,350	3 50	17,850
Indigo...........	30	21	819	10	390
Thé..............	1	13 75	192 50	10	140
Drogueries.......	1,500	12 75	19,125	5 50	8,250
Potasses, cendres gravelées.......	800	8 75	7,000	3 50	2,800
Cuirs............	3,00	11	33,000	5 50	16,500
Huiles...........	38,000	6 25	237,500	3 50	133,000
	99,153		827,586 50		379,830
Prix moyen (2)....		8 34		3 83	

L'économie annuelle pour le commerce serait de 447,756 francs 50 centimes en prenant pour base le tonnage indiqué ci-dessus, dont le chiffre appartient à l'année 1835, mais, comme depuis lors, il y a eu une augmentation considérable dans la quantité des marchandises arrivées à Marseille, l'économie serait beaucoup plus forte.

La compagnie Thérond et Maurel offrait la justification immédiate de la souscription de son fonds social et du versement de son cautionnement.

(1) Dans cette colonne, le tarif de débarquement n'est pas indiqué 1o parce qu'il est à la charge du capitaine ; 2o parce qu'il est facultatif, le capitaine n'ayant rien à payer s'il veut l'opérer lui-même.

(2) Ce prix moyen est établi en divisant la somme des produits des tarifs par celle du tonnage.

Le projet présenté par M. Delavau, non content de convertir, comme celui de M. Rambaud, la plaine du Pharo en port, envahit encore la plaine des Catalans, et débouche dans l'anse des vieilles Infirmeries pour offrir, au moyen d'une jetée, une sortie aux navires.

Le plan de M. Zola, par sa grandeur, sa hardiesse et sa nouveauté excita l'attention publique. Son canal de communication avec le port prend naissance dans le bassin de Carénage, passe ensuite sous la partie méridionale de la ligne d'enceinte du fort Saint-Nicolas, et peu après apparaissent sur chaque rive deux grands carrés, l'un au nord est le dock, l'autre au midi le port auxiliaire. Le canal, après avoir alimenté ces deux bassins, suit la partie la plus basse de la plaine Saint-Victor, perce le coteau qui la sépare d'Endoume et débouche dans l'anse de la Fausse-Monnaie. Là se trouve un mouillage profond; de ce point appareilleraient les navires par les vents de N.-O.

Ne mentionnons que pour mémoire le plan de M. André, à peu près semblable à ceux de MM. Delavau et Rambaud, et passons aux projets dont les auteurs ont choisi l'emplacement au nord du port actuel.

M. Desgras Bory proposait de créer un avant-port, au moyen d'une jetée, partant du bâtiment du Séminaire, derrière la Major, et s'avançant à une certaine distance en mer de levant à couchant, puis fesant un retour d'équerre sur elle-même du côté du midi.

Le plan présenté par M. Auzet se compose d'un canal de sortie et d'un port auxilaire. Le canal prend naissance dans le port actuel, entre la Consigne et le fort Saint-Jean dont il parcourt le fossé: arrivé sous la Tourette, il est protégé contre la haute mer par une digue qui s'appuie à la partie nord de la citadelle, passe sur l'*Esteou*, et se prolonge jusques en face de la Joliette. Une digue subsidiaire qui décrit une double courbe, part du rocher de l'Émeraude, se dirige comme en serpentant vers la première, et après l'avoir dépassée, vient se replier sur l'extrémité de celle-ci, en laissant entre l'une et l'autre, une passe de plus de 100 mètres de largeur, dans un point où les navires pourraient appareiller par le vent N.-O. et entrer par les vents d'est.

M. Xavier Richard a eu le premier, l'idée de reconquérir sur la mer tout le terrain qu'elle a enlevé à l'ancienne Marseille, d'assurer sa conquête par de solides jetées, et d'y élever les établissemens commerciaux que d'autres proposent de fonder sur des emplacemens achetés à grands frais. Son projet comprend à la fois

un canal de sortie, un port auxiliaire et un dock. Deux vastes terrassemens sont pratiqués sur la mer, devant la Tourette, qu'ils longent l'un et l'autre, à savoir : celui qui est le plus rapproché de la terre jusqu'à la hauteur de l'abattoir public, et le plus éloigné jusqu'à la hauteur du Lazaret. Entre ces terrassemens se trouvent deux canaux: le plus voisin du rivage est le canal de sortie, le plus éloigné est le canal du dock. Ils peuvent communiquer entre eux sous le fort Saint-Jean ; et ils viennent déboucher l'un et l'autre dans un port auxiliaire qui se trouve placé devant l'anse de la Joliette. Une large digue, de forme circulaire, part du rocher de l'Éméraude et s'arrête en mer vis-à-vis l'anse du Pharo ; elle doit protéger la sortie des navires.

Dans ce projet, les anses de l'Ourse et de la Joliette sont comblées. L'auteur n'y laisse aux eaux d'autre espace qu'un étroit canal. Un troisième canal s'ouvre entre le rocher de l'Émeraude et les terrassemens ajoutés à la terre ferme du côté de la Joliette, afin d'établir une communication entre le Lazaret et le port auxiliaire.

Tous ces terrassemens et la digue elle-même seraient couverts de magasins et autres constructions, séparés entr'eux par un nombre infini de rues. C'est, en un mot, une ville nouvelle au milieu des eaux (1).

MM. Dervieu et Fouilloux ont aussi présenté un projet en 1835 pour la même localité; à la première inspection, il semblerait n'offrir autre chose que le plan de M. Xavier Richard, dans lequel on aurait apporté quelques modifications pour éviter une trop complète ressemblance. On y retrouve en effet, comme dans le projet de M. Xavier Richard, un canal de sortie ayant la même origine, la même direction et protégé comme l'autre, par une digue subsidiaire appuyée sur le rocher de l'Émeraude ; comme dans l'autre un dock construit sur des terrassemens pratiqués dans la mer. Mais d'abord tout ce corps d'ouvrage est beaucoup moins avancé, beaucoup moins exposé que celui de M. Richard. Le dock ne s'avance guère au-delà de la ligne tirée de l'*Esteou* parallèlement au rivage. D'autres différences se rencontrent encore. Entre la digue qui joint le fort Saint-Jean à l'*Esteou* et le rivage, il se trouve une autre digue circulaire qui ne repose à aucune de ses extrémités sur la terre ferme, et qui sert de quai de hallage pour le canal de sortie.

(1) Rapport de M. Albrand.

Entre ce quai de hallage et la digue de l'Esteou, un large bassin est destiné aux accons, chattes, bois flottans et aux bateaux pêcheurs. Les anses de l'Ourse et de la Joliette ne sont point comblées comme dans le plan précédent. Loin de là, l'une est destinée aux navires en désarmement, l'autre au petit cabotage. Enfin, sous les hauteurs du Lazaret, là où la grande digue du rocher de l'Emeraude vient, en se rattachant à la terre ferme, former un anse nouvelle, les auteurs ont établi un chantier de construction.

Après avoir examiné les avantages et les inconvéniens de ces divers projets, la commission du conseil municipal conclut à la majorité de trois voix contre deux, qui votèrent pour le projet de MM. Thérond et Maurel, à ce que celui de M. Zola fût déclaré d'utilité publique.

Ces conclusions furent adoptées.

Déjà ces neufs projets avaient été soumis à l'examen d'une commission d'enquête qui, en novembre 1835, avait adopté une combinaison consistant dans l'exécution simultanée du dock de MM. Thérond et Maurel et du canal de sortie proposé par M. Auzet. Les travaux des premiers consistant en déblais et ceux du second en remblais, la commission pensait que ces deux entreprises se prêteraient un mutuel appui; elle espérait concilier tous les intérêts en donnant à la ville nouvelle un dock; et à l'ancienne un port que vivifierait le voisinage de la grande route de Paris.

Le conseil municipal rejeta cette combinaison, il parut à la commission que le projet de M. Auzet pouvait troubler la sécurité du port et que l'appareillage y serait difficile.

Nous venons de passer en revue les docks proposés soit au sud, soit au nord du port. On reprochait à ces projets d'être trop éloignés du centre des affaires et d'être exposés aux attaques des flottes ennemies. La commission nautique, instituée en 1836 repoussait tous les projets de travaux au nord, et particulièrement la digue Richard, parce qu'elle enlevait aux navires en danger la plage la moins périlleuse pour faire côte, et qu'elle devait occasionner un ressac violent à une certaine distance toutes les fois que la mer serait agitée.

Aussi, à partir de cette époque, tous ceux qui proposent des docks les établissent dans le centre de la ville.

En 1837, MM. Polonceau et Colin soumettent un projet consistant dans l'érection d'un dock sur l'emplacement occupé par les maisons situées entre le fort Saint-Jean et la place Vivaux. D'après

les auteurs, il doit contenir 29,698 tonneaux et coûter 7,300,000 fr.

La Chambre de commerce, elle-même, offre d'en exécuter un d'après les plans de M. Garella, entre le port et la rue Sainte, le bassin de carénage et la rue des Tyrans. Contenance 60,000 tonneaux, évaluation de la dépense 9,870,000 fr.

La commission d'enquête chargée de l'examen de ce projet et de celui de MM. Polonceau et Colin, reconnut dans l'estimation des dépenses de graves erreurs ; les principales portaient sur la valeur des terrains. Il fut établi par elle que le dock de la Chambre de commerce coûterait 22,042,000 fr., soit 366 fr. par tonneau de marchandise, et celui de MM. Polonceau et Colin 16,740,000 fr. pour ne contenir que 17,000 tonneaux, ce qui ferait 982 fr. de dépense pour emmagasiner un tonneau, tandis que dans le projet de MM. Thérond et Maurel cette dépense n'est que de 109 fr.

La commission conclut de ce rapprochement que les bases générales de ces projets étaient trop défavorables pour qu'ils offrissent quelques chances de réalisation. Elle regrettait l'année perdue pour leur examen.

La Chambre de commerce éclairée par le travail de la commission d'enquête, renonça à exécuter en entier le projet de dock qu'elle avait présenté ; elle le réduisit de moitié. Mais en même temps, elle demandait à l'État une subvention gratuite de quatre millions, la faculté d'emprunter six millions à la caisse des consignations en donnant pour garantie le produit du droit sur les huiles et la liberté d'appliquer à l'exécution les deux millions de réserve qu'elle possédait. Elle demandait en outre pour son dock le privilége du droit d'entrepôt réel.

L'administration répondit que la Chambre ne devait pas espérer obtenir une subvention de l'État.

Le conseil municipal de son côté, sans préférer ni rejeter complètement aucun projet, sollicita du gouvernement une prompte solution.

On le voit, tous étaient également fatigués des lenteurs de l'administration supérieure ; ces lenteurs paraissaient d'autant plus intolérables que la discussion faisait mieux comprendre à tous les esprits la nécessité d'un dock.

Les ingénieurs des ponts-et-chaussées chargés d'étudier sur les lieux les projets anciens et nouveaux avaient conclu en faveur de MM. Thérond et Maurel.

Sur ces entrefaites, en avril 1838, M. Joseph Ricard demande l'autorisation de bâtir des magasins sur le quai même de la vieille ville, sans autre bassin ou dock que le port actuel, depuis la rue de la Reynarde jusqu'à l'extrémité du quartier Saint-Jean, sur une surface d'environ 36,000 mètres.

Enfin, un dernier projet a surgi sous le patronage de MM. Rabaud, c'est un dock formé dans la partie du canal de Rive-Neuve comprise entre les rues Sainte, Breteuil, Thiars et Fort-Notre-Dame-de-la-Garde, capable de contenir 42,000 tonneaux de marchandises, et qui serait combiné de manière à pouvoir s'étendre jusqu'au quai de Rive-Neuve, et contenir ainsi jusqu'à 65,000 tonneaux, si cela devenait nécessaire. La superficie totale de la première partie, entre la rue Breteuil et la rue Fort-Notre-Dame-de-la-Garde, la rue Sainte, et la rue Thiars, est de 31,354 mètres. Les dépenses sont évaluées à 12,500,000. — Les revenus à 650,000 fr. savoir :

Magasinage de 42,000 tonneaux à 12 fr.	504,000 fr.
Revenus des domaines achetés pour faire partie plus tard du dock	146,000
Total....	650,000

Ce projet a rencontré dans le commerce de nombreuses adhésions à cause de sa position centrale.

Après avoir énuméré tous les projets de docks éclos dans notre ville sous l'impression d'un impérieux besoin. Je n'essaierai pas de démontrer les inconvéniens et les avantages de chacun d'eux. Simple historien, je raconte, j'expose, je forme des vœux, Je me borne à demander avec tous mes concitoyens qu'un dock soit promptement donné à notre commerce, et à dire que le projet qui mérite la préférence est celui qui réunit au plus haut degré les conditions d'une prompte et sérieuse exécution.

Car un dock est nécessaire à Marseille plus que partout ailleurs, parce que la rivalité des ports étrangers de la Méditerranée finira par lui enlever une graude partie de son importance si elle ne neutralise pas cette concurrence par des améliorations matérielles réclamées depuis long-temps. Tout le monde sait et répète que les navires qui abordent le port de Marseille sont soumis à de dispendieux retards dont les résultats sont souvent désastreux; que les procédés de chargement et de débarquement y sont tout-à-

ait arriérés, que les frais y sont exhorbitans (1), qu'avec un dock ces frais seraient diminués de 60 pour 0/0 (2); qu'un navire qui aujourd'hui ne peut employer moins de quinze à dix-huit jours à son débarquement terminerait cette opération en quarante-huit heures, pourrait recomposer immédiatement sa cargaison, partir au bout de quelques jours et réaliser de nouveaux bénéfices pendant le temps employé aujourd'hui à attendre son tour de débarquement. Le temps en affaires vaut de l'or.

Il n'est aucun négociant qui ne comprenne l'avantage de pouvoir visiter, manipuler, diviser sa marchandise sans être obligé d'attendre qu'un employé de la douane soit disponible. C'est surtout à Marseille que cet avantage serait précieux. Le commerce de Marseille est vaste et imposant dans son ensemble, petit et subdivisé en mille fractions dans ses détails. La marchandise arrive dans notre port des lieux d'origine et elle en sort pour aller pourvoir aux besoins de mille points différens. A chacune de ces destinations il faut une qualité spéciale de marchandises, et toute cargaison arrivée à Marseille en sort classée, divisée, fractionnée en petites portions, appropriées à des goûts, à des besoins divers. Toutes ces opérations entraînent des frais considérables; dans un dock on les ferait sans dépenses, sans peine, librement, à chaque instant, et surtout on en ferait un plus grand nombre, car les entraves et les frais de l'entrepôt forcent le négociant de renoncer à toute affaire au-dessous d'une certaine importance, et pourtant les petites affaires par leur multiplicité donnent à un port plus d'importance et plus d'activité que les grandes bien moins souvent répétées. A Marseille il se fait peu de grandes affaires; le commerce de Marseille, je l'ai dit, est un commerce de détail; c'est pour lui, c'est pour ses rapports avec l'étranger qu'il faudrait inventer les docks s'ils n'existaient pas; ses besoins peuvent se résumer en

(1) On jugera par le fait suivant de l'élévation des frais de manutention sur notre place : Pour l'entrée et la sortie d'un sac de blé valant à l'entrepôt 16 à 17 francs, on paye aux porte-faix 1 fr. 55 centimes, plus 20 centimes pour le droit municipal de mesurage, total 1 fr. 75 centimes. A Gênes et à Livourne, la totalité des frais supportés par le même sac de blé ne dépasse pas 35 centimes. Il suit de là que le commerce d'entrepôt des grains, si considérable dans la Méditerranée qu'il suffirait seul à occuper une marine respectable, est devenu impossible à Marseille, et qu'il est maintenant réduit à la consommation intérieure sauf de rares exceptions,

(2) Voir le tableau, page 268.

deux mots : *liberté* et *économie*. Voilà ce qu'il demande, ce qu'il a toujours demandé, et ce qu'il ne peut obtenir qu'avec les docks.

Les docks sont une condition essentielle, indispensable de son développement. Les docks, par l'économie qu'ils doivent produire, par la célérité qui en résultera pour toutes les opérations, auront sur le commerce une influence comparable à celle que les machines ont eue sur l'industrie; ils imprimeront aux affaires commerciales le même élan de progression que les procédés de Watt ont imprimé aux travaux des manufactures.

Marseille n'a pas d'établissement spécial destiné à l'entrepôt réel ; ce sont des magasins disséminés sur une étendue qui embrasse au moins un quart de la surface de la ville. Il s'ensuit que la douane n'a jamais à sa disposition un personnel assez nombreux pour satisfaire aux demandes du commerce ; de là des lenteurs interminables dans l'expédition des affaires ; cependant la place manque dans l'entrepôt réel parce que tous les magasins de l'enceinte ne sont pas affectés à cette destination : nouveau sujet de plainte de la part du commerce qui demande à grands cris que le rayon de l'entrepôt soit encore étendu, et de la part de la douane qui dit ne pouvoir surveiller efficacement une pareille enceinte. Lutte perpétuelle entre cette administration et la chambre de commerce.

Marseille reçoit annuellement environ 7,000 navires et 700,000 tonneaux de marchandises. Les quais du canal offrent un développement de 790 mètres, ceux du port 1785 mètres; sur ce dernier nombre 900 seulement sont disponibles. Voilà l'espace rétréci où doit s'opérer cet immense mouvement. Aussi tout se fait à bras d'hommes, par alléges et petits bateaux. Combien de lenteurs, de pertes et d'avaries ! Il n'est pas de ville au monde où la profession de négociant soit grevée de plus de frais. Il est vrai que les travaux entrepris dans le port livreront au commerce une grande partie des quais dont il ne peut approcher aujourd'hui ; mais cela ne sera point encore suffisant.

Le Havre qui ne reçoit que 4,700 navires et environ 500,000 tonneaux de marchandises, a pourtant 4,335 mètres de quais. A Bordeaux et à Nantes, pour un mouvement beaucoup moindre, le développement des quais est presque indéfini, à cause de leur rivière.

Il faut donc un dock à Marseille pour que cette ville ne soit plus entravée dans ses mouvemens et dans son essor; il lui faut un

dock pour qu'elle prenne le rang que sa position géographique lui assigne. Alors, entrepôt libre, immense, offrant économie, célérité, assortimens complets pour toutes les cargaisons, elle deviendra le centre et le foyer de toutes les opérations commerciales de la Méditerranée.

Si au contraire les développemens de son commerce sont arrêtés par des obtacles matériels, sa prospérité disparaîtra et passera à ses rivales au grand détriment de la France, comme on l'a déjà vu à plusieurs époque de notre histoire.

Marseille a donc de graves sujets de plaintes envers le gouvernement, constamment demeuré sourd, de 1834 à 1838, aux demandes réitérées qui sollicitaient une décision dans l'affaire des docks. Pendant plusieurs années, une compagnie puissante s'est montrée prête à exécuter cette utile entreprise; les lenteurs de l'administration centrale ont tout étouffé, tout paralysé, je me trompe, elles ont réveillé l'esprit d'antagonisme et l'ont substitué à l'esprit d'association qui ne demandait qu'à se développer, et qui a péri sous un déluge de projets rivaux, nés de l'irrésolution du pouvoir. Nous n'avons eu et nous n'aurons que trop d'occasions de remarquer dans le cours de cet ouvrage le mal qu'a fait à notre ville l'obstination des bureaux de Paris à s'immiscer des moindres affaires locales non pour les régler et les terminer, mais pour les éterniser et les obscurcir.

Dans cette question, on ne demandait au gouvernement que de laisser agir; les avertissemens ne lui ont pas manqué; l'administration locale avait dans cette circonstance, comme dans beaucoup d'autres, compris la nécessité de relâcher les entraves qui nous lient et qui empêchent toute amélioration. M. le préfet écrivait le 3 août 1838, à M. le directeur-général des ponts-et-chaussées:

« En matière de docks, j'adopte complètement la doctrine qui a été développée par mon prédécesseur dans le rapport déjà cité du 25 janvier 1836.

» Le principe de la concurrence est, à mon sens, aussi utile pour le commerce qu'équitable pour les diverses compagnies qui veulent doter Marseille de ces grands établissemens.

» En autorisant tous les docks qui ne se nuisent pas l'un à l'autre, c'est-à-dire qui ne revendiquent pas les mêmes terrains, pourvu, toutefois, qu'ils soient reconnus n'exercer aucune influence fâcheuse sur la côte où sur la passe, l'administration se montrera impartiale, et cependant n'entraînera en réalité aucune entreprise

ruineuse. Elle peut se tenir pour assurée que celui qui offrira le meilleur placement d'argent sera seul réalisé (1). »

Si ce langage simple, juste et vrai tenu en 1836 et en 1838 avait été écouté, si l'administration supérieure avait autorisé les com-compagnies offrant des garanties sérieuses d'exécution, Marseille aurait aujourd'hui, comme ses rivales de la Méditerranée une enceinte franche, et son commerce aurait épargné les millions perdus chaque année en frais onéreux. On a laissé passer stériles les années de confiance et de création. Quand reviendront-elles ?

Je n'accuse pas les intentions de l'administration supérieure. Ses intentions se sont manifestées par des actes tellement utiles à notre port que nous leur devons toute notre reconnaissance. Je ne me plains que de son irrésolution dans l'affaire des docks ; cette irrésolution, quelque honorable qu'en ait pu être le motif n'en a pas moins eu pour résultat de laisser perdre le temps pendant lequel cette utile entreprise eût pu s'exécuter. Maintenant il est bien difficile de fixer l'époque où Marseille pourra en être dotée ; en attendant, nous demandons comme une légitime compensation, comme un progrès, comme une amélioration nécessaire de notre régime de douanes, une extension de la faculté d'entrepôt fictif à tous les produits exotiques qui en sont susceptibles. »

« L'entrepôt fictif, m'écrivait à ce sujet une personne que sa
» modestie ne me permet pas de nommer, et sur l'autorité de
» laquelle je serais heureux de pouvoir m'appuyer, offre utilité,
» convenance, économie pour le commerce, et diminution de frais
» pour l'État, sous le rapport de la surveillance et de l'administra-
» tion. L'importance des cautions à réclamer et la crainte de subs-
» titutions d'une marchandise à une autre sont les deux seuls pré-
» textes que la douane puisse opposer à cette extension si dési-
» rable. Quant aux cautions, la douane aurait le droit d'en exiger
» trois ou quatre ; le commerce s'assurerait mutuellement. Pour
» les substitutions, ou elles seraient sans préjudice pour le trésor,
» comme celles qui s'opèrent dans la réexportation des farines,
» et alors le bon sens indique qu'il faut les encourager plutôt que

(1) Je n'ai pas besoin de dire que M. le préfet est complètement étranger à la publicité que je donne à cette lettre. Il a eu la bonté de me permettre de prendre communication dans ses bureaux de tous les documens qui pourraient intéresser le commerce de Marseille, et j'ai pensé qu'il n'y avait pas la moindre indiscrétion à publier quelques phrases d'un rapport officiel qui jette sur l'affaire des docks de nouvelles lumières et fait honneur au jugement de nos premiers magistrats.

» les réprimer, ou elles impliqueraient une intention de fraude, et » alors la douane serait inexcusable de ne pas les constater et les » punir sévèrement, puisqu'elle pourrait consacrer aux reconnais» sances et vérifications le temps et les hommes dont l'emploi est » absorbé à ouvrir, fermer et surveiller des magasins ou à accom» pagner des marchandises.

» L'entrepôt fictif étendu, c'est une ressource précieuse pour les » villes où tout magasin peut être disposé pour cet emploi. Il est » avantageux à tous les propriétaires. Il offre au négociant l'éco» nomie de la manutention et l'avantage de veiller lui-même à la » garde de sa propriété. »

Ainsi donc, extension de l'entrepôt fictif, créaction d'un dock ou enceinte franche, voilà ce que demande l'intérêt de notre commerce et ce que je demandais dans la première édition de cet ouvrage, lorsque je disais, à propos des *quartiers francs* : « cette institution » combinée avec celle des entrepôts fictifs assurerait la plus grande » somme de liberté et de prospérité possibles aux villes qui en » jouiraient (1). »

CHAPITRE II.

DOUANES.

Douanes chez les anciens. — A Marseille. — *Table de la mer*. — Droits établis par les statuts de 1228. — Statuts de 1253. — Exemptions en faveur des Marseillais. — Droits sous Louis XIV. — Opinion de Colbert. — Arrêt de 1703. La Convention. — L'empire. — 1814. — Nécessité d'adoucir la rigueur des tarifs. — Égards que les employés des douanes doivent au commerce. — Lettre de Colbert à ce sujet.

Les douanes ont été en usage chez tous les peuples. Les Grecs avaient établi sur les marchandises étrangères, l'impôt du *cinquantième*, qui devait être acquitté en argent au moment du déchargement des marchandises. Chez les Romains les douanes étaient organisées sur le pied le plus rigoureux. Les droits étaient d'un 40e de la valeur. L'omission de la déclaration en temps utile entraînait la confiscation, et si elle était reconnue involontaire le paiement du double droit. Les douaniers étaient autorisés à ouvrir les

(1) Page 84.

ballots et même à décacheter les lettres, comme Térence l'affirme expressément. On remboursait les droits en cas de réexportation faute de vente (1). A Venise les étrangers payaient des droits de douanes deux fois plus élevés que les nationaux.

De tout temps des droits ont été établis sur les articles importés dans le port de Marseille, soit pour subvenir aux besoins de la cité, soit pour protégér l'industrie et surtout la navigation nationales. Des exceptions ont pu être stipulées pour différens peuples, mais le principe n'en subsistait pas moins. L'origine du tarif connu sous le nom de *table de la mer* remonte très haut.

Des modifications à ce tarif ne pouvaient être faites que du consentement du conseil général de la commune ; c'est ainsi que furent délibérés, en présence de tous les habitans convoqués au son des cloches, les statuts du 19 février 1228, sous la présidence du podestat Guido Marratius, de Saint-Nazaire, citoyen de Pavie.

Ces statuts portaient que les droits levés sur les marchandises importées à Marseille des côtes de Provence, par les citoyens et par les *forains*, seraient réduits à 1 denier par livre. Les blés et autres denrées furent exceptés.

Par un autre article, il est dit que tout ce qui serait expédié de *haute mer* et des pays étrangers, par voie de mer, à Marseille, payerait également 1 denier par livre si c'était pour compte d'un étranger, et rien lorsque ce serait pour compte d'un citoyen marseillais.

Plus tard, cette taxe fut réglée sur le pied de demi pour cent de la valeur des marchandises.

Les provenances de Syrie payaient deux besans et demi par livre, d'Alexandrie, un et demi ; de Sicile, une once pour trois livres.

Les navires étrangers entrant dans le port de Marseille devaient payer deux sous pour chaque 100 quintaux de marchandises, c'était le droit d'*attache*.

Outre ce droit, les étrangers payaient encore aux *clavaires*, au profit de la commune, six deniers par besan de la valeur des importations. Les navires étrangers qui prenaient à bord des pélerins ou des cargaisons pour le Levant étaient tenus de compter à la commune le tiers du nolis (2). C'était exclure la marine étran-

(1) Ad. Blanqui. *Histoire de l'économie politique*, tome, 1 page 36.
(2) Statuts de Marseille de 1228. *De tertiariâ peregrinorum*.

gère du commerce Marseillais. Ces rigoureuses restrictions étaient, pour ainsi dire, nécessitées par l'exemple des autres villes commerçantes qui n'admettaient aucun étranger au partage des bénéfices de leur navigation.

Chaque navire venant d'outre-mer était tenu de donner à la ville une *baliste* ou machine pour lancer des flèches.

Le grand nombre d'articles mentionnés dans le tarif de 1228, prouve que Marseille n'était alors étrangère à aucune sorte de commerce. Le sac de poivre et de gingembre, la charge de bois de teinture, la caisse de corail, la balle de draperie, y sont taxés à 4 deniers ; la caisse de sucre et le sac de coton, à 3 deniers ; la livre de safran, de clous de girofle, de noix muscades et le quintal de soufre ou d'alun, à 1 denier (1).

Les statuts de 1253, établirent des droits considérables sur le poivre, la canelle et le girofle. Il y est dit qu'avec une partie de leurs produits les consuls achèteraient tous les ans pour les communautés religieuses une certaine quantité d'épiceries.

Ces droits étaient presqu'uniquement perçus sur les étrangers : l'exemption des taxes était le premier privilége des citoyens de Marseille. Cette exemption fut sanctionnée après la réunion de la Provence à la couronne de France, par les lettres patentes de Charles IX, accordées dans la ville d'Arles en 1564, et par celles de Henri III, expédiées des états de Blois en 1577 aux députés de la ville de Marseille, et portant confirmation de toutes les conventions, franchises et exemptions reconnues par Charles d'Anjou.

Par la suite, il fut dérogé à ces priviléges ; mais Louis XIII, par arrêt du conseil d'état du 1er septembre 1616, ordonna expressément que les habitans de la ville de Marseille jouiraient de nouveau de l'exemption des taxes, et pour cet effet, il ôta les bureaux établis aux environs de la ville pour la levée des impositions (2).

Cette exemption ne fut pas de longue durée, car nous avons vu dans le livre précédent que les Marseillais *furent si chagrins* du rétablissement de ces bureaux qu'ils en égorgèrent un jour tous les commis (1636).

En 1669, d'après les termes d'un édit de Louis XIV, Marseille était autant surchargée de droits d'entrée et de sortie qu'aucune autre du royaume. En effet, voici la nomenclature des taxes que cet édit supprimait :

(1) Statuts de l'an 1228. Manuscrit.
(2) Archives de l'Hôtel-de-Ville.

Droit de demi pour cent pour le curage du port, — droits de la *table de la mer,* — droits sur les drogues et épiceries, — soixante sols par quintal sur les aluns, — droits sur les huiles, — sur le miel, — *vingtain* de carène, — droits domaniaux, — cinquante sols par tonneau sur les navires étrangers, — droits d'ancrage, de radoub et de contre-carène, au profit de de la ville, — droits sur le poisson salé, etc.

On sera sans doute bien aise de savoir en quoi consistaient les droits sur les *épiceries et drogueries,* et ceux de la *table de mer ;* le voici :

Le droit sur les *épiceries et drogueries* fut établi sous François Ier, par lettres patentes du 25 mars 1543, portant défense à ses sujets d'acheter des drogues ou épiceries soit à Anvers, soit dans tout autre lieu de l'obéissance de Charles-Quint. On ne pouvait les importer que du Portugal, du Levant et de l'Italie. C'était une sorte de guerre dans le genre de celle que Napoléon fit de nos jours à l'Angleterre. Ces articles venus de la Méditerranée, ne pouvaient entrer que par Marseille. Le droit était de deux écus par quintal pour les épiceries, et 4 pour cent de la valeur pour les drogues.

Les droits de *la table de mer* frappaient un très grand nombre d'articles; en voici quelques exemples :

Les cuirs de Constantinople payaient 6 deniers la pièce ;
Ceux de Tunis et autres lieux de Barbarie, 3 deniers;
Ceux des Indes, 1 sol;
Coton en laine, de toute sorte, 2 sols le quintal ;
Café (le quintal), 5 sols ;
Draps de toute sorte, fabriqués en France, 30 sols la balle ;
Girofle de toute sorte (le quintal), 3 liv. 10 sols ;
Huile d'olive, la millérole, 1 sol 6 deniers ;
Indigo Guatimala, 40 sols le quintal ;
Laines surges du Levant, 1 sol 6 deniers le quintal;
Laines lavées ou pelades du Levant et Barbarie, 2 sols le quintal ;
Laines surges de Barbarie, 1 sol le quintal ;
Laines surges d'Espagne, 2 sols ;
Laines lavées d'Espagne, 3 sols le quintal ;
Laines pelades d'Espagne, 2 sols le quintal;
Laine vigogne, 41 sols le quintal ;
Morue et poisson salé, 1 sol le quintal ;
Soie d'Italie et du Levant, 12 liv. la balle de 250 liv.;
Sucre en pain, 5 sols le quintal ;

Sucre en poudre, ou cassonade, 2 sols 6 deniers le quintal;

Sucre en poudre, moscovade jaune et noire, 1 sol le quintal;

Soie de pays, 4 liv. le quintal;

Vin, 1 sol la millerole.

Ces droits furent supprimés par l'édit de 1669.

Mais la pénurie des finances royales et même locales ne tardèrent pas à amener l'établissement d'autres taxes, dont j'ai fait connaître le détail dans les chapitres précédens.

Colbert, qui avait une si haute et si large intelligence de l'intérêt du commerce, comprenait parfaitement combien ces *droits de douane*, quelle que fût leur dénomination, nuisaient au port de Marseille. Il écrivait le 30 mai 1669 à M. d'Oppéde, intendant de la Provence:

« Je dois vous dire qu'il faut sur toutes choses s'appliquer à » mettre la ville de Marseille en état de supprimer dans quelques » années, s'il est possible, le droit de *cottimo*, afin que la fran- » chise de tous droits convie les étrangers à s'y venir habituer » et en même temps contribue à rendre ce port-là le plus fameux » de toute la mer Méditerranée (1). »

En même temps il écrivait aux échevins pour leur refuser l'autorisation qu'ils demandaient, de *lever un double cottimo* sur les vaisseaux qui avaient chargé des marchandises en deux échelles différentes (2).

Avant la révolution, le bureau des *fermes du domaine d'occident* percevait un droit de 3 1/2 pour 0/0 sur les marchandises venant des colonies et de l'Inde.

J'ai énuméré au chapitre VII du livre 1er les divers autres bureaux de perception établis à cette époque à Marseille.

Dans le chapitre premier du livre second j'ai fait connaître, en parlant de la franchise du port, les divers régimes de douanes qui y furent en vigueur.

Pour compléter tous les documens que j'ai donnés sur ce point important de l'histoire commerciale de Marseille, voici l'arrêt du 10 juillet 1703 qui en contient le résumé et les principales dispositions encore en vigueur au momment de la révolution:

(1) Bibliothèque du Roi, manuscrit 506, Colbert.

(2) *Ibid.*

ARREST DU CONSEIL DU ROY,

Qui ordonne que les habitans de la ville de Marseille, et les marchands et négocians, tant sujets de sa majesté qu'étrangers, et autres personnes de toutes nations et qualitez, jouiront dans l'étendue de la ville, port et territoire de Marseille, des exemptions, priviléges et franchises accordez en faveur du commerce et portés par l'édit du mois de mars 1669. Déclaration de sa majesté, arrêts et règlemens rendus en conséquence.

EXTRAIT DU 10 JUILLET 1703.

Des Registres du Conseil d'État.

»Veu au conseil d'État du roi la requête présentée en icelui par le sieur Joseph Fabre, conseiller secrétaire du roi, député de la ville de Marseille près la Chambre ou conseil de commerce, au nom des maire et échevins, deputez du commerce, négocians et habitans de ladite ville de Marseille, contenant que sa majesté ayant voulu, en l'année 1669 donner au commerce du royaume, et particulièrement à celui qui se peut faire de Marseille en Levant, toute l'étendue et toute la liberté nécessaire pour rendre le commerce aussi utile qu'il peut être à l'État, sa majesté aurait, par son édit du mois de mars 1669, déclaré le port et havre de Marseille franc et libre à tous marchands et négocians, et pour toutes sortes de marchandises de quelque qualité et nature qu'elles puissent être, et ordonné que les étrangers et autres personnes de toutes nations et qualitez pourraient y aborder et entrer avec leurs vaisseaux, bâtimens et marchandises, les charger et décharger, y séjourner, magasiner, entreposer et en sortir par mer librement quand bon leur semblerait, sans qu'ils fussent tenus de payer aucun droit d'entrée ni de sortie par mer. Qu'à cet effet, sa majesté aurait suprimé plusieurs droits qui se levaient dans ladite ville de Marseille sur les marchandises. Sa majesté aurait encore pour convier à fréquenter le port de Marseille, même à s'y venir établir, en les distinguant par des grâces particulières, ordonné que les étrangers pourraient y entrer par mer et en sortir avec leurs marchandises sans payer aucuns droits, quelque séjour qu'ils y eussent fait, sans être sujets

au droit d'aubaine, et sans qu'ils pussent être traités comme étrangers en cas de décès; lequel arrivant, leurs enfans, héritiers ou ayant-cause pourraient recueillir leurs biens et successions comme s'ils étaient vrais et naturels français, et aurait accordé plusieurs autres grâces et priviléges en faveur des étrangers qui auraient voulu s'habituer et s'établir à Marseille Que sa majesté aurait aussi par le même édit fait un règlement pour l'entrée dans le royaume des soies et autres marchandises du Levant, pays de la domination du Grand-Seigneur, roi de Perse et de l'Afrique, et entre autres choses que les marchandises de Levant et des autres pays ci-dessus spécifiez qui auraient été entreposées à Gênes, Livourne et autres villes des pays étrangers, soit en la mer Méditerranée, soit en la mer Océane, payeraient à l'entrée du royaume vingt pour cent de leur valeur, suivant l'évaluation qui en serait faite, soit qu'elles appartinssent aux sujets de sa majesté ou aux étrangers, et qu'à cet effet, les commis aux bureaux établis dans tous les lieux et entrées du royaume par mer et par terre, seraient chargez de la recette dudit droit, en sorte qu'il n'y aurait que les seules marchandises portées à droiture de Levant aux ports de Marseille et de Rouen qui seraient exemptes de l'imposition de vingt pour cent, excepté néanmoins celles appartenant aux sujets de sa majesté, qui seraiet chargées et apportées sur des navires étrangers et autres que français, pour lesquelles en tous autres cas ci-dessus spécifiez et exprimez, le droit de vingt pour cent en sera dû. Que pour l'exécution du même édit, sa majesté aurait, par sa déclaration du même mois de mars 1669, permis aux échevins et députés du commerce à Marseille de lever et prendre sur chacun vaisseau, barque et polacre et autres bâtimens de mer allant en chacune échelle de Levant, soit que les vaisseaux ou marchandises dont ils seront chargez appartiennent aux sujets de sa majesté ou aux étrangers négocians de Levant en France et de France en Levant, les droits portez par ladite déclaration, pour mettre les échevins et deputez du commerce à Marseille en état de satisfaire aux dettes et charges du commerce. Que les dettes étant diminuées depuis ladite déclaration, les échevins et députez du commerce de Marseille auraient d'eux-mêmes réduit les droits à la moitié de ce qui leur est accordé par ladite déclaration de sa majesté. Qu'en conséquence de tous ces règlemens si avantageux pour le commerce, la ville de Marseille a vu pendant un assez long temps tous les étrangers venir librement dans son port, les uns pour achever

les assortimens des marchandises qu'ils voulaient porter en Levant, et prendre pour cela de très grandes quantitez des marchandises du crû et des fabriques du royaume, ce qui procurait une débouche très considérable ; et d'autres pour y prendre des marchandises de Levant pour les emporter chez eux, ou dans d'autres pays, ce qui donnait lieu à une décharge très utile pour les négocians qui s'interessaient dans le commerce de Levant et à l'augmentation de ce commerce. Que la ville de Marseille serait devenue en très peu de temps la plus forte de l'Europe pour le commerce, et aurait augmenté très considérablement les richesses du royaume, si les choses étaient demeurées quelque temps dans l'état où sa majesté avait eu intention de les mettre par l'édit du mois de mars 1669. Que sa majesté aurait encore fait plusieurs règlemens par différens arrêts du conseil et ordonnances en faveur du commerce de Levant ; savoir le 9 août 1670, par arrêt du conseil, sa majesté aurait ordonné que ledit édit du mois de mars 1669 serait exécuté selon sa forme et teneur, et conformément à icelui que toutes les soies et autres marchandises venant des pays de la domination du Grand-Seigneur, roi de Perse et autres pays de Levant, qui auront été entreposées à Gênes, Livourne et autres villes et pays étrangers, ne pourraient entrer en France par mer que par le port de Marseille, et par terre, par le pont de Beauvoisin et Lyon, à peine de confiscation, en payant aux Bureaux desdits lieux, vingt pour cent de la valeur, soit quelles appartinssent aux sujets de sa majesté ou aux étrangers. Que par autre arrêt du conseil du 30 mai 1672, l'exécution du précédent a été ordonnée pour les soies venant de l'Asie et de l'Egypte, et autres pays de Levant. Que par autre arrêt du conseil du 15 août 1685, rendu en interprétation de l'édit du mois de mars 1669, il est ordonné que les marchandises de Levant qui entreront par le port de Rouen, soit qu'elles y soient apportées à droiture, soit qu'elles ayent été entreposées, paieront également le droit de vingt pour cent, avec défenses de faire entrer les marchandises par les autres ports du royaume, à peine de confiscation, et au fermier de faire aucune composition du droit. Que par une ordonnance du 3 mars 1688, sa majesté aurait aussi permis à tous les capitaines de vaisseaux français revenant de Levant, d'aborder aux côtes d'Italie et d'y décharger partie de leurs marchandises, sans qu'ils puissent pour raison de ce être obligés de payer le droit de vingt pour cent des marchandises qui leur resteront à leur en-

trée dans Marseille, ainsi qu'il est porté par ledit édit du mois de mars 1669, auquel sa majesté a dérogé pour ce regard seulement, en rapportant toutefois par lesdits capitaines les certificats ou manifestes des consuls français dans les échelles de Levant, contenant la quantité, la qualité, poids et marque des marchandises pour Marseille, à peine de confiscation du vaisseau et de trois mille livres d'amende. Que par arrêt du conseil du 9 novembre 1688, sa majesté aurait ordonné en interprétation de l'arrêt du 15 août 1685 que les marchandises de Levant qui n'auraient point été entreposées dans les pays étrangers, et seront arrivées à droiture à Marseille, passant de ladite ville dans le royaume, soit par terre, par le bureau de Septèmes et autres étant aux environs de ladite ville, ou par mer, par les ports de Provence et de Languedoc, et par ceux de Rouen, Dunkerque et autres ports de Ponant, seront exemptes du droit de vingt ponr cent, et aquitteront seulement les droits ordinaires dûs aux ports et bureaux par lesquels lesdites marchandises entreront.

»Qu'à cet effet, les marchands et négocians et maîtres de navires, qui apporteront des marchandises de Levant, du port de Marseille dans les autres ports du royaume, rapporteront des certificats en bonne forme des échevins et députez du commerce à Marseille, portant que lesdites marchandises y auront été chargées sans fraude; lesquels certificats seront représentez aux commis des fermes dans les bureaux desdits ports lorsque les marchandises y arriveront ; pour être les marchandises visitées et reconnues par lesdits commis des fermes, et ensuite déchargées et les droits d'entrée payez. Que les marchandises venant de Marseille et celles mentionnées en l'état arrêté au conseil le 22 février 1687, suivant l'arrêt du même jour, entrant par le port de Dunkerque, payeront seulement les droits portés par le tarif de 1671, quand elles passeront de Dunkerque en Flandres. Et à l'égard des marchandises de Levant de toutes sortes qui seront apportées à droiture à Dunkerque, autres que celles mentionnées audit état du 22 février 1671. Et quant aux autres ports du royaume, que ledit arrêt du conseil du 15 août 1685, sera exécuté selon sa forme et teneur. Que par autre arrêt du conseil du 3 juillet 1692, rendu en interprétation du précédent, il aurait été ordonné que les soies et autres marchandises de Levant, des états du Grand-Seigneur, roi de Perse et d'Afrique, venant à droiture desdits pays ou entreposées aux pays étrangers sans exception, qui viendront au port de Dunkerque, y payeront le

droit de vingt pour cent de la valeur, même celles portées par ledit arrêt du 22 février 1687, et mentionnées en l'état arrêté au conseil ledit jour, soit qu'elles soient destinées pour les manufactures du pays conquis ou autrement; ledit arrêt et celui du 9 novembre 1668, au surplus exécutez selon leur forme et teneur. Défenses de faire entrer lesdites marchandises venant à droiture ou entreposées par autres ports que par ceux de Dunkerque et de Rouen, en y payant le droit de vingt pour cent.

» Que par autre arrêt du conseil du 3 mars 1693, il a été ordonné que les droits sur l'étain établis par l'ordonnance des fermes du mois de juillet 1681, seront levez aux bureaux des fermes établis hors de la ville de Marseille, sur les étains qui entreront par Marseille, et que le bureau établi dans la ville pour la perception de ces droits, sera ôté, avec défenses aux fermiers d'établir aucun bureau dans la ville pour la perception de ce droit.

» Que sa majesté aurait encore, pour donner un plus grand cours au commerce de Marseille et pour procurer une plus grande débouche des marchandises de Levant, accordé un transit général pour faciliter le commerce desdites marchandises dans les pays étrangers par la voie du Rhône, pour être transportées à Genève, et de là dans les pays étrangers par terre, sans payer aucuns droits. Que sa majesté, sur plusieurs représentations qui lui ont été faites, aurait jugé à propos en diverses occasions de faire d'autres règlemens qui ont apporté du changement à l'état où le commerce avait été mis. Que le premier règlement qui a diminué la franchise du port de Marseille et la liberté qui avait été donnée au commerce par l'édit du mois de mars 1669, a été l'arrêt du conseil du 15 janvier 1671, par lequel il fut imposé des droits sur le tabac à l'entrée de Marseille, avec l'établissement d'un entrepôt pour le tabac dont il serait fait commerce dans les pays étrangers.

» Que par autre arrêt du conseil du 25 avril 1690, il a été imposé des droits considérables sur les sucres et cassonnades du Brésil et autres pays étrangers, entrant dans le royaume par mer et par terre, même par le port de Marseille, avec l'établissement à Marseille d'un entrepôt pour les sucres et cassonnades, pour en faire commerce dans les pays étrangers sans payer les droits, duquel entrepôt le fermier ou son commis aurait une clef, et un commis préposé par les marchands aurait une autre clef.

» Que par autre arrêt du conseil du 10 février 1691, il a été expressément défendu de faire entrer dans le royaume aucunes

toiles de coton blanches, bleues, et mousselines des Indes, à peine de confiscation et de trois mille livres d'amende. Qu'on a voulu étendre cette prohibition jusqu'aux toiles de coton venant de Levant, et qu'on a fait sur cela beaucoup de peine aux négocians de Marseille.

» Que par autre arrêt du conseil du quatrième octobre 1691, les droits d'entrée des morues sèches de la pêche des pays étrangers ont été augmentées jusqu'à quatre livres du cent pesant; ce qui a été exécuté à Marseille comme aux autres entrées du royaume. Que par autre arrêt du conseil du 11 décembre 1691, il a été imposé vingt livres sur chaque cent pesant de coton filé venant des pays étrangers, et qu'on a fait lever ces droits aux bureaux des environs du territoire de Marseille; ce qui a causé une diminution de plus de la moitié du commerce qui se faisait à Marseille de cette marchandise.

» Que par autre arrêt du conseil du 12 mai 1693, il a été ordonné, en suprimant la ferme du café, du chocolat et autres semblables marchandises, que le café ne pourrait entrer dans le royaume que par le port de Marseille, en payant à l'entrée du port dix sols pour chaque livre pesant, avec établissement d'un entrepôt pour le café, dont il serait fait commerce dans les pays étrangers sans payer aucuns droits, à la charge par les négocians de faire leur déclaration au commis des fermes à l'arrivée, et que le café serait mis dans un magasin à deux clefs, dont une serait entre les mains d'un commis des fermes, et l'autre entre les mains d'un commis préposé par les négocians. Que quoique tous ces règlemens semblent n'avoir été faits que pour favoriser le commerce des sujets de sa majesté, et lui donner quelque avantage sur le commerce des étrangers, ils n'ont pas laissé cependant de produire un effet tout contraire. Que depuis les difficultez auxquelles l'exécution de ces règlemens a donné lieu dans Marseille, les étrangers qui y avaient pris des habitudes, et qui y abordaient en plus grand nombre pour prendre, avec les marchandises du Levant dont ils ont besoin, des quantitez très considérables de marchandises du crû et des fabriques du royaume, dont les négocians de Marseille avaient soin de faire des magasins, vont faire commerce à Gênes et à Livourne, qui sont devenues par ce moyen les places les plus fréquentées et les plus considérables de l'Europe pour le commerce de Levant et d'Italie. Que les échevins et députez du commerce de la ville de Marseille ont fait

en différens temps leurs très humbles remontrances à sa majesté, sur le préjudice extrême que ces difficultés provenant de l'exécution des nouveaux règlemens faisaient au commerce de Marseille et à tout le royaume;

»Que par arrêt du conseil du 26 octobre 1680, le transit général qui avait été accordé pour faciliter le transport des marchandises de Marseille à Genève, a reçu aussi des restrictions et a été réduit à certaines espèces de marchandises pour lesquelles il n'est point dû de droits; et il a été fait deux classes des autres marchandise chargées de différens droits. Les marchandises comprises dans la première classe ne doivent payer pour tous droits que quarante-cinq sols par cent pesant ; et celles de la dernière classe doivent payer les droits ordinaires;

»Que les fermiers de sa majesté on prétendu, en vertu du tarif de convention arrêté avec les Hollandais, en l'année 1699, en conséquence du traité de Riswick, être en droit de faire exécuter à Marseille ledit tarif de l'année 1699, aussi bien que le tarif de l'année 1667, et tous les arrêts postérieurement rendus dont on n'avait jamais eu aucune cannaissance à Marseille, et qui n'y avaient jamais esté exécutez;

»Que cette nouveauté a achevé de détourner le peu de commerce que les étrangers faisaient à Marseille;

»Que les plaintes et les remontrances des échevins et deputez du commerce à Marseille ont été plusieurs fois discutées par ordre de sa majesté; mais que les grandes affaires causées par les événemens extraordinaires du règne glorieux de sa majesté, ont toujours empêché que sa majesté ait donné sur cela aucune décision;

»Que l'établissement qu'il a plu à sa majesté de faire d'un conseil de commerce, auquel la ville de Marseille, comme une des plus importantes du royaume, a l'honneur d'avoir un député, a fait espérer aux échevins et deputez du commerce à Marseille, que sa majesté, qui donne tous les jours des marques très sensibles de bonté et de protection pour le commerce, voudrait bien faire examiner de nouveau par le conseil de commerce les plaintes et les remontrances qui ont déjà esté plusieurs fois faites sur le préjudice que les nouveaux règlemens concernant le commerce de Levant font non seulement à la ville de Marseille, mais à tout le royaume, et la nécessité qu'il y a d'y pourvoir.

»A CES CAUSES, requéroient qu'il plût à sa majesté, sans avoir

égard auxdits nouveaux règlemens, et principalement à ceux qui sont contraires à la franchise du port de Marseille, ordonner que l'édit du mois de mars 1669 et les règlemens faits en conséquence en faveur du commerce de ladite ville de Marseille, seront exécutez selon leur forme et teneur, et conformément à iceux, que le port, la ville et le territoire de Marseille seront déclarés francs et exempts de tous droits;

» Que les vaisseaux tant des sujets de sa majesté, que des étrangers, pourront y venir décharger leurs marchandises, les y déposer, entreposer, les recharger et en sortir par mer, de quelque nature et qualité qu'elles soient, sans payer aucuns droits et sans être sujets à aucune visite. Comme aussi ordonner que les bureaux des fermes de sa majesté, qui sont établis dans le port, ville et territoire de Marseille, en seront ôtez et transportez hors du territoire, et que les entrepôts établis dans ladite ville, pour certaines marchandises, seront et demeureront supprimez, ainsi qu'il a plu à sa majesté supprimer, par arrest du conseil du 23 avril 1701, les entrepôts qui avaient été établis dans la ville de Bayonne pour les cassonnades et le cacao; et en conséquence que les fermiers de sa majesté et leurs commis et préposez n'auront plus aucune régie ni aucun exercice à faire dans le port, dans la ville et dans le territoire de Marseille, et ordonner que l'état arrêté au conseil, en conséquence de l'arrêt du conseil du 15 août 1685, des marchandises sur lesquelles, lorsqu'elles entrent dans le royaume venant des pays étrangers et après y avoir été entreposées, le droit de vingt pour cent doit être levé, outre les droits d'entrée ordinaires, sera exécuté, et que pour sûreté de son exécution, il sera permis aux échevins et députez du commerce à Marseille, de mettre des receveurs et des contrôleurs dans tous les ports où ils les estimeront nécessaires.

» Veu aussi les mémoires fournis par maître Thomas Templier, adjudicataire général des fermes de sa majesté, servant de réponses à ladite requête, et tendant à ce qu'il plaise à sa majesté ordonner que les règlemens qu'il a été jugé nécessaire de faire concernant le commerce tant des marchandises de Levant qu'autres, seront exécutez à Marseille comme dans les autres ports du royaume, et que la régie des fermes établies à Marseille pour l'exécution desdits règlemens et pour sûreté des droits de sa majesté, y sera continuée; lesdits arrests et règlemens ci-dessus énoncez, et les mémoires fournis par les députez au conseil de commerce; le tout vu et

considéré ; ouï le rapport du sieur Chamillart, conseiller ordinaire au conseil royal, contrôleur général des finances.

»Le Roi étant en son con conseil, faisant droit sur le tout, a ordonné et ordonne que les habitans de la ville de Marseille et les marchands et négocians, tant sujets de sa majesté qu'étrangers et autres personnes de toutes nations et qualitez, jouiront dans toute l'étendue de la ville, port et territoire de Marseille, des exemptions, privilèges et franchises accordés en faveur du commerce, et portez par l'édit du mois de mars 1669; déclaration de sa majesté et arrêts et règlemens rendus en conséquence.

» Ce faisant, ordonne sa majesté que toutes sortes de marchandises venant de Levant, pays de la domination du Grand-Seigneur, du roi de Perse, de Barbarie, et autres pays étrangers (excepté celles ci-après marquées), pourront entrer librement dans le port et dans la ville de Marseille, par mer, et en sortir de même, sans payer aucuns droits; à la charge par les capitaines, maîtres des navires et patrons de barques et autres bâtimens de mer, de fournir dans les vingt-quatre heures de leur arrivée, et avant le déchargement, au bureau du poids et casse, un manifeste exact de toutes les marchandises qui arriveront par mer dans ladite ville et port de Marseille, et de donner pareillement par lesdits capitaines, maîtres des navires et patrons de barques et autres bâtimens de mer, audit bureau du poids et casse, avant le départ desdits vaisseaux et bâtimens, une déclaration par manifeste, des marchandises qu'ils chargeront pour sortir par mer de ladite ville et port de Marseille ; lesdits manifestes contenant la quantité, le poids et la qualité des marchandises, la marque et le numéro des balles, et le nom du marchand de Marseille à qui les marchandises y arrivant seront adressées, et lesdites déclarations qui seront données à la sortie, contenant pareillement la quantité, le poids et la qualité des marchandises, la marque et le numéro des balles, le nom du marchand pour le compte de qui les marchandises seront chargées et le lieu de la destination, en payant seulement audit bureau du poids et casse, cinq sols pour l'enregistrement de chaque manifeste ou déclaration des vaisseaux et gros bâtimens de mer, entrant ou sortant du port de Marseille, et sans payer aucuns droits pour les barques et autres petits bâtimens.

» Ordonne, sa majesté, que les draps, étoffes et bas de laine de manufacture étrangère, les étoffes des Indes, de toutes sortes, même celles d'écorces d'arbre, les toiles peintes des Indes, les morues

sèches de la pêche des étrangers, et les cuirs tanez venant de Levant ou d'ailleurs, ne pourront entrer dans ladite ville et port de Marseille, ni en être fait commerce par les marchands et négocians de la dite ville, à peine de confiscation des marchandises et de trois mille livres d'amende. Permet néanmoins, sa majesté, l'entrée, le commerce et l'usage dans ladite ville, port et territoire de Marseille, des toiles blanches, peintes, teintes ou à carreaux, venant à droiture de Levant.

» Ordonne, sa majesté, que les droits portés par le tarif de la douane de Lyon pour l'entrée, par le tarif de la foraine pour la sortie, et par les autres tarifs, arrêts et règlemens, seront levez et perçus seulement au bureau de Septèmes, et aux autres bureaux des environs du territoire de Marseille, ainsi qu'aux autres bureaux des fermes établis dans les autres villes et lieux de la Provence, et qu'à cet effet les bureaux des fermes de sa majesté seront levez et ôtez de ladite ville, port et territoire de Marseille, et transportez aux extrémitez et hors ledit territoire, pour la régie des fermes y être faite, suivant et conformément aux ordonnances et règlemens, à l'exception néanmoins du bureau des chairs et poissons salez, dépendant de la ferme des gabelles, du bureau du poids et casse, de celui de la ferme du domaine d'occident, et de celui de la ferme du tabac, dont la régie continuera d'être faite dans ladite ville, port et territoire de marseille, suivant les usages, ordonnances et règlemens.

» Ordonne pareillement, sa majesté, que les règlemens faits pour la fixation d'entrée de diverses marchandises par certains ports, ou par la prohition d'entrée d'autres marchandises, seront exécutez seulement aux bureaux des confins du territoire de Marseille. Ne pourront, les commis desdites fermes, faire des visites dans les maisons de la ville, port et territoire de Marseille, qu'en présence et assistez d'un officier de l'Hôtel-de-Ville ou de police, par lequel les procès-verbaux de visite et de saisie, s'il en est faite quelqu'une, seront signées.

» Ordonne, sa majesté, que les entrepôts établis dans ladite ville de Marseille, pour les cassonnades du Brésil et pour le café, seront et demeureront supprimez pendant trois années, à commencer au 1er octobre prochain, et que pendant lesdites trois années, les cassonades du Brésil et le café pourront entrer dans ladite ville, port et territoire de Marseille, et en sortir librement par mer pour être transportez dans les pays étrangers ou dans les provinces du

royaume, sans payer à Marseille aucuns droits, sauf à en être les droits d'entrée payez suivant les tarifs, arrêts et règlemens, dans les ports du royaume, aux bureaux des fermes de sa majesté. Et pour les cassonnades et autres sortes de sucres et le café qui entreront de ladite ville de Marseille dans le royaume par terre pendant lesdites trois annnées, les droits d'entrée en seront payés suivant les tarifs, arrêts et règlemens, aux bureaux des environs de Marseille. Et à l'égard de l'entrepôt établi dans la ville de Marseille pour la ferme du tabac, ordonne, sa majesté, qu'il sera continué suivant l'usage, jusqu'à ce qu'autrement en ait été ordonné.

» Ordonne, sa majesté, que les marchandises venant de Levant, comprises et spécifiées dans l'état arrêté en son conseil, et étant ensuite du présent arrêt, qui arriveront et seront déchargées dans les autres ports du royaume, sans être accompagnées d'un certificat des échevins et députez du commerce à Marseille, pour assurer que lesdites marchandises auront été prises à Marseille, payeront vingt pour cent de la valeur, outre et par-dessus les droits d'entrée ordinaires. Comme aussi que les marchandises entrant par le pont de Beauvoisin, ou venant à Marseille, après avoir été entreposées en Italie ou ailleurs, paieront à l'entrée de ladite ville de Marseille ou au bureau du pont de Beauvoisin, ledit droit de vingt pour cent, et que la chambre de commerce de Marseille pourra commettre des receveurs pour la perception dudit droit de ving pour cent au profit de ladite chambre de commerce, dans le port de Marseille, et au bureau du pont de Beauvoisin sur les marchandises entreposées qui y arriveront, et des contrôleurs dans les autres ports du royaume pour tenir registre des marchandises du Levant qui y seront apportées directement sans avoir été prises à Marseille, ou qui seront amenées dans les ports après avoir été entreposées dans les pays étrangers pour lesquelles marchandises dans lesdits cas, le droit de vingt pour cent de la valeur sera payé outre les droits d'entrée ordinaires, et seront les appointemens desdits receveurs et contrôleurs payez sur le produit du droit de vingt pour cent, si ledit produit se trouve suffisant, sinon ce qui manquera pour payer les appointemens desdits receveurs et contrôleurs, sera payé par ladite Chambre de commerce à Marseille.

»Ordonne, sa majesté, que l'inspecteur établi à Marseille en vertu de l'arrêt du conseil du premier septembre 1693, pour visiter les draps et étoffes des manufactures de Languedoc et des autres provinces du royaume qui sont envoyez en Levant, sera chargé

conjointement avec les échevins et députez du commerce du soin d'empêcher l'entrée dans ladite ville, port et territoire de Marseille, des draps, étoffes et bas de laine de manufacture étrangère et des étoffes, écorces d'arbre et toiles peintes des Indes. Ordonne, sa majesté, que les arrêts et règlemens concernant le commerce de Levant, seront au surplus exécutez selon leur forme et teneur.

» Enjoint, sa majesté, aux sieurs intendans et commissaires départis pour l'exécution de ses ordres en Provence et dans les autres provinces du royaume, de tenir la main, chacun en droit, soit à l'exécution du présent arrêt, pour raison de quoi seront toutes lettres nécessaires expédiées.

» Fait au conseil d'État du roi, sa majesté y étant, tenu à Versailles le dixième jour de juillet mil sept cent trois.

Signé Phelypeaux.

» Louis, par la grâce de Dieu, roi de France et de Navarre, dauphin de Viennois, comte de Valentinois et Diois, Provence, Forcalquier, et terres adjacentes : A nos amez et féaux conseillers en nos conseils, les sieurs intendans et commissaires départis pour l'exécution de nos ordres en Provence et dans les autres provinces de nôtre royaume, salut;

» Nous vous mandons et enjoignons de tenir la main, chacun à votre égard, à l'exécution de l'arrêt dont l'extrait est ci-attaché sous le contrescel de nôtre chancellerie, ce jourd'hui, donnée en notre conseil d'Etat, nous y étant, pour les causes y contenues, lequel nous commandons au premier nôtre huissier ou sergent sur ce requis, de signifier à tous qu'il appartiendra, à ce qu'ils n'en ignorent, et de faire pour l'entière exécution d'icelui tous commandemens, sommations et autres actes et exploits nécessaires, sans autres permission : CAR TEL EST NOTRE PLAISIR.

Donné à Versailles, le dixième jour de juillet, l'an de grâce mil sept cent trois, et de notre règne le soixante-unième.

Signé LOUIS.

Et plus bas :

Par le roi dauphin, comte de Provence,

Signé Phelypeaux.

ÉTAT des marchandises de Levant pour lesquelles le droit de vingt pour cent de la valeur sera dû, outre et par-dessus les droits d'entrée ordinaires, lorsqu'elles entreront dans le royaume sur des vaisseaux étrangers ou sur des vaisseaux français, après avoir été entreposées dans les pays étrangers, arresté au Conseil du roi, le dixième jour de juillet mil sept cent trois, avec l'estimation des mêmes marchandises, sur le pied de laquelle le droit de vingt pour cent sera payé,

Le droit de vingt pour cent sera levé sur les marchandises ci-après spécifiées, venant de Levant, au poids de marc brut, y compris l'emballage.

Le droit ne sera point levé sur les marchandises de même nom qui sont du crû d'autres pays et qui en viendront.

A.

Agaric de Levant, estimé quatre-vingt-dix livres le cent pesant.
Assa fœtida, soixante-quinze livres le cent pesant.
Aglu, quinze livre le cent pesant.

B.

Bdelium, cent livres le cent pesant.
Beaume blanc, cinq cents livres le cent pesant.
Bol Armenium, douze livres le cent pesant.
Buffles, douze livres la pièce.
Buffles, dits écarts, huit livres la pièce.
Bufflins, cinq livres la pièce.
Balaustes, cinquante livres le cent pesant.
Bois de Fustel, cinq livres le cent pesant.

C.

Coton de Levant en laine, quarante livres le cent pesant.
Coton de Levant filé, quatre-vingt livres le cent pesant.
Casse de Levant, quarante livres le cent pesant.
Coque de Levant, soixante-dix livres le cent pesant.
Cires jaunes, estimées soixante-quinze livres le cent pesant.
Chagrin, deux livres la pièce.
Coloquinte, quatre-vingt livres le cent pesant.
Café, cent livres le cent pesant.
Cordouans ou maroquins, deux livres la pièce.

Cuirs en poil de Levant, six livres la pièce.
Cuirs de Barbarie, cinq livres la pièce.
Corail, douze cents livres la caisse de cent trente livres pesant.
Cumin, quinze livres le cent pesant.
Cendres de Levant, six livres le cent pesant.

D.

Dattes, quinze livres le cent pesant.

E.

Encens fin, ou Aliban, quarante livres le cent pesant.
Encens commun, vingt livres le cent pesant.
Éponges fines, soixante livres le cent pesant.
Éponges communes, quarante livres le cent pesant.

F.

Folium du Levant, estimé quatre-vingt livres le cent pesant.
Fromages de la Morée, de Chypre et de Candie, douze livres le cent pesant.

G.

Gomme sérapine, cent livres le cent pesant.
Galbanum, quatre-vingt livres le cent pesant.
Galles, trente livres le cent pesant.

H.

Hermodattes, cinquante livres le cent pesant.
Huiles de Levant, quinze livres le cent pesant.

L.

Labdanum, trente livres le cent pesant.
Lapis Azuli, cent livres le cent pesant.
Laines de Levant et de Barbarie, trente livres le cent pesant.

M.

Myrrhe, quatre-vingt livres le cent pesant.
Mastic, cent livres le cent pesant.
Momies, trente livres le cent pesant.

N.

Noix vomiques, estimé cinquante livres le cent pesant.
Natron, ou soudes, sept livres le cent pesant.
Nacres ou coquilles, six livres le milier en nombre.

O.

Oppoponax, deux cents livres le cent pesant.

P.

Plumes d'autruches blanches, deux mille livres la caisse assortie.
Plumes d'autruches noires, deux cents livres la caisse assortie.
Pistaches, quarante livres le cent pesant.
Poil de chameau en laine, ou poil de chevreau, cent livres le cent pesant.
Poil de chèvre filé, deux cent cinquante livres le cent pesant.
Pierres de Ponce, six livres le cent pesant.

R.

Raisins de Corinthe, vingt-cinq livres le cent pesant.
Rhubarbe, mille livres le cent pesant.
Riz de Levant, dix livres le cent pesant.
Raisins de Damas, vingt-cinq livres le cent pesant.
Reponty, estimé deux cents livres le cent pesant,

S.

Scamonée, six cents livres le cent pesant.
Sené, cent cinquante livres le cent pesant.
Safranum, trente livres le cent pesant.
Storax, cent soixante-quinze livres le cent pesant.
Semen contra ou semencine, deux cents livres le cent pesant.
Semences de Ben, vingt livres le cent pesant.
Sebestes, vingt livres le cent pesant.

T.

Tamarins, vingt livres le cent pesant.
Toiles de lin de Levant, deux livres l'aune,
Toiles de chanvre de Levant, une livre dix sols l'aune.

V.

Vaquettes, trente livres le cent pesant.
Vitriol de Chypre, soixante livres le cent pesant.

Z.

Zedoria, trente livres le cent pesant.

Les soies de Levant ne sont point comprises dans le présent état, parce que l'entrée dans le royaume n'en est permise par mer que par le port de Marseille, et par terre que par le pont de Beauvoisin.

Les toiles de coton du Levant, ni les étoffes d'or, d'argent et de soie, ou les bourres de soie ou de coton et soie ou de laine et

coton et toutes autres étoffes de Levant, ne sont point non plus comprises dans le présent état, l'entrée dans le royaume en étant absolument défendue par tous les ports et passages.

Fait et arrêté au conseil royal des finances, tenu à Versailles le dixième jour de juillet 1703.

Signé PHELYPEAUX

Les autres marchandises de Levant non comprises en l'état ci-dessus, et non prohibées par l'arrêt ou autres règlemens, seront sujettes au droit de vingt pour cent dans les mêmes cas que celles qui sont exprimées dans l'état.

Collationné aux originaux par nous, écuyer, conseiller-secrétaire du roi, maison, couronne de France et de ses finances,

Signé MORET.

PIERRE CARDIN LEBRET, chevalier, seigneur de Flacourt, Pantin et autres lieux, conseiller du roi en ses conseils, maître des requêtes ordinaire de son hôtel, premier président au parlement d'Aix et intendant de justice, police, finances et du commerce en Provence.

Veu le présent arrêt du conseil du dixième juillet dernier, et l'état des marchandises de Levant, étant au bas, arrêté au conseil royal des finances ledit jour.

NOUS ORDONNONS que lesdits arrêt et état, seront exécutez selon leur forme et teneur dans l'étendue de notre département.

Fait à Aix, le 22 *août* 1703.

Signé, LEBRET.

Et plus bas :

Par monseigneur, LE GUAY.

La Convention soumit Marseille au droit commun en matière de douanes. On a vu combien le système restrictif de l'Empire fut fatal à notre ville. En 1814 une liberté illimitée succéda aux rigueurs du blocus impérial. Les Anglais, profitant de la présence de leurs troupes sur le sol français, l'inondèrent des produits de leurs manufactures et de toutes sortes de denrées. « Les denrées coloniales, disait le baron Louis dans un rapport au lieutenant-gé-
» néral du royaume (1), se vendent déjà fort au-dessous des droits
» fixés par les tarifs, et le café, par exemple, imposé à 44 sous la
» livre, poids de marc, trouve à peine des acheteurs à 38 sous. »

A la suite de ce rapport, l'ordonnance du 23 avril 1814 établit les droits suivans :

Sucre brut de toute provenance	par 100 kil....	40	fr.
» terré »	»	60	»
Café »	»	60	»
Poivre et Piment	»	80	»
Indigo, par kil.	....	3	»
Cacao, »	....	5	»
Vanille, »	....	20	»
Cochenille, »	....	3	»

Coton, simple droit de balance.

Ce régime de liberté dura peu, ainsi qu'on le verra dans le chapitre où je traite des principales branches de notre commerce.

On essaya de le maintenir à Marseille, en y rétablissant la franchise du port, mais cet essai n'ayant pas réussi, notre ville fut de nouveau soumise au droit commun, sauf quelques exceptions accordées par l'ordonnace du 10 septembre 1817, rapportée en entier dans le chapitre précédent.

Marseille réclame mieux encore ; comme toute la France, elle appelle de tous ses vœux de notables réductions sur le tarif actuel des douanes ; non qu'elle veuille un changement brusque froissant les intérêts existans ; elle sait qu'en toute chose la liberté absolue ne vaut pas mieux que le pouvoir absolu. Les faits ne plient pas au gré des théories ; ce qu'elle demande, ce sont des améliorations progressives qui conduisent à un système de douanes rapproché *autant que possible* de la liberté du commerce.

Reconnaissons, malgré des attaques passionnées que le gouver-

(1) *Moniteur* du 24 avril 1814.

nement a compris ce vœu et cherche à le satisfaire. S'il ne marche pas à sa réalisation d'un pas aussi rapide que nous le désirerions, c'est qu'il ne pourrait dans cette circonstance compter sur l'appui des Chambres. On l'a vu dans la discussion de la loi sur les céréales et dans bien d'autres. Les deputés, ceux mêmes de l'opposition qui se dit la plus avancée, se sont montrés moins libéraux que le ministère. Ne demandons au pouvoir que le possible.

Avant tout qu'on éclaire l'opinion par des discussions approfondies. L'éducation du pays n'est pas aussi avancée qu'on le croit généralement; quand sa grande et puissante voix se prononcera hautement pour un système de douanes plus large et plus libéral, les Chambres sauront bien formuler ce vœu, et le gouvernement, qui puise sa force dans l'assentiment général, s'empressera d'y obéir. Ce n'est pas lui qu'il faut convertir, ce sont les électeurs, les conseils généraux du commerce, de l'agriculture et des manufactures et les chambres législatives. Nous y arriverons avec de la persévérance. Il est impossible que des hommes de lumière et de conscience ne finissent pas par comprendre le préjudice que porte au pays le système prohibitif.

Ne cessons pas de répéter que les droits sur les bestiaux, sur les fers, sur les houilles et sur la plupart des matières premières équivalent à d'énormes impôts prélevés sur la masse des consommateurs. Le sucre coûte à la France 30 millions de plus qu'il ne coûterait avec un système de douanes plus équitable ; le fer, 25 millons, etc.

Mais, je le répète, le gouvernement sait déjà tout cela. Il est entré dans une voie opposée à celle de la restauration. Celle-ci marchait à grand pas vers les prohibitions, lui, marche vers la liberté, d'un pas timide il est vrai, mais cette timidité est un devoir lorsqu'on est le gardien de tous les intérêts.

C'est au pays à donner une impulsion plus vive. Adressons-nous à lui. Il est encore des personnes qui croient aux chimères de la balance du commerce. Attachons-nous à les désabuser. Prouvons-leur que plus nous importerons de marchandises étrangères, plus le pays travaillera et s'enrichira. Les vénitiens, peuple éminemment commercial, l'avaient bien compris : ils prohibaient les retours en espèces monnayées ou en lettres de change (1). Ils savaient que la marchandise, par le travail qu'elle sollicite, par les transactions qu'elle fait naître, par les navires qu'elle met en mouvement, procure bien plus de bénéfices que l'argent.

(1) Marino, *Storia del Comm.* Tome v. Livre 3. Chapitre III.

En traitant des principales branches de notre commerce, j'indiquerai les modifications au tarif des douanes qui pourraient être faites dans l'intérêt de chacune d'elles. Mais dès ce moment reconnaissons que toute réduction de droits sur les matières premières sera un acte de saine politique et un bienfait pour le pays. L'admission des bestiaux étrangers contribuera à la santé et au bien-être des classes ouvrières. A l'introduction des houilles étrangères se lient les progrès de notre industrie et ceux de la navigation à la vapeur, dont Marseille retirera tant d'avantages pour ses relations avec tous les peuples qui bordent la Méditerranée. De l'introduction des fers étrangers dépend (sans parler d'une foule d'améliorations de détail) l'établissement des routes à rainures qui rapprocheront Marseille du reste de la France, et sans lesquelles elles se trouverait dans un isolement d'autant plus fâcheux, que d'autres villes, où les capitalites sont plus hardis ou plus nombreux, vont demander à ces nouvelles voies de communication les moyens d'approvisionner les pays qui jusqu'à présent ont reçu de Marseille les objets de leur commerce et de leur consommation.

Terminons ce chapitre sur les douanes en demandant à l'administration qui les dirige en France, un personnel assez nombreux pour que les opérations ne soient pas arrêtées, ainsi que cela est arrivé faute d'employés disponibles, demandons-lui, surtout, d'inspirer à ses agens le sentiment des égards et de la bienveillance qui sont dus au commerce d'une grande ville. Que la fraude soit recherchée et punie, mais que le commerçant de bonne foi ne soit point inquiété et poursuivi de soupçons injurieux. Les agens de la douane agissent comme si la fraude était la règle générale, l'habitude du commerce, et la probité l'exception. Il en résulte bien des vexations inutiles (1). Ce n'est point ainsi que l'entendait Colbert: « Prenez garde, mandait-il à un de ses agens, de ne rien faire » qui puisse troubler ni diminuer le commerce. Vous avez bien » fait de faire arrêter le commis du bureau de Mortagne qui avait » retardé la passage des bateaux de charbon; il est de très » grande conséquence que les marchands ne soient vexés » pour quelque prétexte que ce soit. Ne décidez jamais rien sans

(1) Il n'y a dans ces mots rien de personnel à M. le directeur des douanes de Marseille (M. Duverger). Tout le monde s'accorde à reconnaître qu'il sait unir à l'accomplissement des devoirs de sa charge beaucoup d'obligeance et d'aménité.

» les avoir entendus. *Soyez plutôt un peu dupe avec eux* que de » gêner le commerce parce que ce serait anéantir les produits.(2) »

Voilà comment ce grand ministre, qui a porté à un si haut degré le commerce, l'industrie et la richesse de la France, dirigeait l'administration des douanes.

CHAPITRE III.

CHAMBRE DE COMMERCE.

Son origine. — Règlemens de 1650 et 1652. — Ses dépenses. — Ses recettes. — État de ses capitaux en 1790. — Son organisation. — Ses attributions. — Suppression des chambres de commerce, en 1791. — Leur rétablissement en 1802. — Dispositions spéciales de l'arrêté du 4 messidor an XII, sur celle de Marseille. — Revenus actuels. — Ordonnance du 18 avril 1835. — Mode d'élection. — Dépenses faites par la Chambre dans l'intérêt du commerce depuis 1816 jusqu'en 1841. — Influence de la Chambre sur l'avenir de Marseille.

Le 5 août 1599, les négocians de Marseille assemblés à l'Hôtel-de-Ville, élurent quatre d'entr'eux pour s'occuper des intérêts généraux du commerce.

Il fut décidé dans cette assemblée qu'on lèverait des deniers sur le commerce pour subvenir aux dépenses que cette nouvelle administration ordonnerait.

Voilà l'origine de la Chambre de Commerce de Marseille ; cette institution fut ensuite imitée dans le reste de la France.

Le 3 novembre 1650, il fut fait un nouveau règlement pour composer la Chambre de douze membres.

Ce règlement portait qu'elle connaîtrait de toutes les affaires du commerce de Marseille et qu'elle établirait les impositions qui lui paraîtraient nécessaires.

Quant au mode de son élection, il est dit dans un règlement de 1652, que chaque année, le premier dimanche après la Toussaint, le conseil de ville nommerait les députés du commerce.

Il existe parmi les manuscrits de la bibliothèque du roi, vingt-deux comptes ou états des dépenses extraordinaires de la Chambre de Commerce de Marseille de 1669 à 1693. Mentionons en quel-

(2) Lettre à M. de Sonzy.

ques unes pour faire connaître ses charges et ses attributions à cette époque:

Aux engagistes du droit de la table de la mer.................................. 135,977 fr. 7 s. (1)

Frais de députation à la cour, au sujet des dettes contractées par M. de Lezy, ambassadeur à Constantinople, qu'il fallut acquitter.............................. 6,912 fr.

Dépenses de Soliman-Aga, envoyé du grand seigneur, dont M. d'Oppède, intendant, chargea la Chambre..... 3,532 fr. 16

Pertes sur espèces fausses en 1672 (cet article se reproduit dans d'autres années et atteste l'état d'imperfection de la monnaie de ce temps).............................. 865 fr. 11

Raffraîchissement, agrès, barque fournie à des Turcs retournant chez eux........................ 6,401 fr. 3 s. 1 d.

Aux créanciers de M. de Lezy...... 188,793 » 5 » 3 »

Au chevalier Durvieux, envoyé pour traiter de la paix avec le divan d'Alger................................ 1,635 fr.

Blé envoyé à Messine par ordre de M. Rouillé, intendant............... 12,039 fr. 17 s. 4 d.

A des capitaines de vaisseaux de force qui ont escorté des vaisseaux marchands (1675).......................... 538 fr.

Vacation d'experts commis pour liquider les dettes de l'échelle d'Alexandrie.................................. 1,200 fr.

Raffraîchissemens donnés à des Turcs d'Alger (1676).............................. 1,299 fr. 12 s.

Agrès à des armateurs algériens (1677)..... 212 » 14 s.
id. id. (1678)..... 329 » 19 »

A un député en Barbarie, par ordre M. de Seignelay.. .... 1,500 »

Gratification au capitaine Raclet pour combat contre un corsaire.................................... 1500 fr.

Escorte des vaisseaux du roi (1681)............ 30,000 »

Députation des sieurs Hayet et Virille à Alger pour la paix............................. 6,785 fr. 13 s.

Frais contre faux monnoyeurs............ 686 » 10 »

A un armateur qui a escorté des vaisseaux marchands.............................. 1,500 »

(1) C'était une indemnité aux fermiers de la douane par suite de la suppression des droits ordonnée par l'édit de 1669.

Frais de tartanes envoyées des échelles du Levant pour avertir de la rupture avec les Algériens (1682), et que M. d'Erfeuille allait escorter les navigations.......................... 4,475 fr.

Aux armateurs qui ont escorté les marchands..... 3,000 »

Escorte des vaisseaux du roi (1683)....... 39,109 fr. 12 s.

Fret de tartane envoyée pour apprendre aux échelles du Levant la rupture avec Alger................ 4,385 fr. 12 s. 10 d.

Frais de députation à Tripoli pour y porter les ordres du roi........................ 2,268 fr. 14 s.

Présent au grand seigneur par M. de Guilleragues...................... 207,253 fr. 3 s. 4 d.

Frais d'assurance de ladite somme..... 7,997 fr 18 s. 4 d.

Aux créanciers de l'imposition de 8 0/0 établie au sujet du présent de 250,000 fr. au grand seigneur.. 128,570 fr. 8 s. 10 d.

Au roi, pour escorte (1684).............. 17,036 fr. 1 s.

Médaille d'or donnée à un capitaine pour action de valeur contre un corsaire.................................. 110 fr.

Au sieur Rosset pour ses peines et soins à l'occasion de l'établissement d'une chambre des assurances à Paris (1685). 660 fr.

Aux créanciers de l'emprunt de 20 0/0 113,128 fr. 10 s. 8 d.

Agent à Consatantinople (1686)................ 5,200 fr.

Fêtes pour la convalescence du roi (1687).... 6,150 fr. 3 s.

Frais de tartane envoyée pour avertir de la rupture des Satétins (Maroc)............................... .. 300 fr.

Au capitaine d'un navire qui apporta l'avis de cette rupture................................. 1,200 fr.

Curage du port de Pomègue (1688)....... 1,557 fr. 10 s.

id. id. (1689)...... 19,434 »

Fret de bâtimens pour porter la nouvelle de la rupture avec l'Espagne................................. 1,656 fr.

Deux médailles d'or à deux capitaines pour prise d'un armateur espagnol (1690) .... 465 fr. 4 s.

Curage du port de Pomègue (1690) .... 13,781 fr. 10 s.

id. id. (1691).. 10,191 f. 19 s. 9 d.

Présent à un envoyé du divan d'Alger..... 521 fr. 4 s. d.

Fret de tartanes pour apprendre la rupture avec Tripoli (1693)......................... 4,624 fr. 10 s.

Aux Français esclaves à Tripoli pour empêcher qu'on ne les maltraite.................................. 2,625 fr.

Pret à la communauté........................... 77,000 fr.

On voit par ce qui précède combien étaient considérables les attributions de la Chambre et les services qu'elle rendait au commerce, on voit aussi combien étaient alors fréquentes et onéreuses à Marseille les guerres dans la Méditerranée, surtout avec les puissances barbaresques, dont l'avidité, loin d'être désarmée était au contraire excitée par les tributs humilians qui leur étaient payés.

Ce ne sont là que les dépenses extraordinaires, nous ferons bientôt connaître les ordinaires. Voici maintenant un aperçu des recettes:

État des recettes de la chambre de commerce de Marseille en 1711, 1712 *et* 1713.

Droits de cottimo des échelles de	1711.		1712.		1713.	
Smyrne................	5,166	liv.	9,756	liv.	22,667	liv.
Alexandrette...........	3,000	»	2,491	»	3,000	»
Seyde et Acre...........	12,256	»	14,400	»	22,025	»
Tripoli de Syrie, Chypre et Satalie................	600	»	2,000	»	1,500	»
Alexandrie d'Egypte	5,800	»	7,160	»	6,857	»
Constantinople...........	2,346	»	2,700	»	5,400	»
Archipel, Morée et Barbarie	6,897	»	6,287	»	6,823	»
Candie et Malte..........	4,358	»	3,050	»	3,100	»
Des voyages terminés à l'étranger..............	654	»	»	»	»	»
Droit de 20 *pour cent* pour les marchandises du Levant entreposées en Italie.	14,450	»	5,984	»	4,697	»
Droit de 10 *pour cent* de pareilles marchandises provenant des prises......	12,402	»	11,334	»	6,861	»
Tonnelage des échelles de						
Smyrne.................	8,353	»	14,885	»	43,949	»
Alexandrette............	3,496	»	2,603	»	4,144	»
Seyde et Acre...........	9,064	»	13,278	»	25,350	»
Tripoli de Syrie et Chypre..	294	»	1,188	»	1,920	»
Alexandrie..............	5,670	»	9,989	»	8,142	»
Archipel, Morée et Barbarie	6,396	»	6,494	»	7,473	»
Candie..................	6,470	»	3,802	»	5,262	»

REPORT...	107,672	»	117,401	»	179,170	»
Ancienne imposition d'un et demi pour cent.						
De Constantinople........	5,687	»	1,897	»	10,600	»
Smyrne.................	13,131	»	44,905	»	35,015	»
Alexandrette............	7,123	»	6,733	»	13,044	»
Seyde et Acre...........	16,556	»	33,801	»	30,676	»
Alexandrie..............	18,108	»	32,090	»	45,680	»
Tripoli de Syrie et Chypre.	543	»	1,473	»	3,968	»
Nouvelle imposition d'un et demi pour cent						
Smyrne.................	10,157	»	46,056	»	40,588	»
Constantinople..........	6,089	»	1,907	»	10,600	»
Alexandrette............	7,123	»	6,975	»	13,044	»
Seyde et Acre...........	16,556	»	33,801	»	30,676	»
Alexandrie..............	18,108	»	32,090	»	45,680	»
Tripoli de Syrie et Chypre.	543	»	1,473	»	3,968	»
Archipel, Morée, Candie et Barbarie............	29,075	»	26,023	»	31,576	»
Satalie	»	»	350	»	»	»
Avarie de Tunis.........	973	»	4,581	»	2,470	»
Avarie de Satalie........	147	»	300	»	»	»
	257,591	»	391,856	»	496,755	»

L'ancienne imposition d'un et demi pour cent fut supprimée par arrêt de conseil du 29 novembre 1713, à partir du 1er janvier 1714.

Ces revenus suivirent une marche rapide de progression. Je lis dans en mémoire écrit au commencement du règne de Louis XV :

« Dans les dernières années, les revenus de la Chambre ont monté » à six, sept et même plus de huit cent mille livres par an. Il y a » eu de la diminution dans l'année dernière, causée par celle du » commerce et par la suppression du droit de demi pour cent qu'on » avait attribué à la Chambre de Commerce, et qui se levait sur » toutes les marchandises. »

J'ai fait connaître l'origine, la quotité et le but du *droit de cottimo* dans le § 1er du chapitre sur la franchise du port. Il était prélevé sur les navires expédiés aux échelles du Levant. Le produit en était affecté à l'amortissement d'un emprunt contracté pour rem-

bourser les engagistes des droits de la *table de la mer* ou de douane, supprimés par l'édit de 1669; sa perception ne dura que le temps nécessaire à cet amortissement.

Le droit de 20 0/0 se levait: 1° sur toutes les marchandises venues du Levant par navires étrangers; 2° sur celles qui, venues par navires français appartenaient néanmoins à des étrangers; 3° sur celles qui n'étaient pas importées directement du Levant et avaient été entreposées dans les pays étrangers. Il produisit, année moyenne, de 1784 à 1788, 32,678 livres. Les frais de perception s'élevaient à 9,961 livres.

Toute marchandise du Levant importée en France après avoir été entreposée en Italie, ne pouvait entrer par terre que par le pont de Beauvoisin, et payait le droit de 20 pour cent. Ce même droit était exigé sur les provenances directes du Levant introduites par tout autre port que Marseille. A cet effet, la Chambre avait autorité pour commettre des receveurs et contrôleurs au pont de Beauvoisin et dans les divers ports de France.

On a vu dans le chapitre précédent l'évaluation de toutes les marchandises sur lesquelles était prélevé le droit de 20 pour 0/0.

Le *droit de* 10 0/0 était un prélèvement sur les prises descorsaires au profit de la Chambre.

Le *droit de tonnelage* fut établi en 1691, époque où la Chambre de Commerce fut chargée de l'administration et des dépenses des consulats du Levant et de la Barbarie, pour mettre un terme aux plaintes des négocians sur lesquels les consuls prélevaient leurs appointemens par diverses taxes. Ce droit, dont j'ai fait connaître aussi, dans le chapitre sur la franchise du port, le montant et la nature, frappait les navires français et étrangers venus du Levant, dans la proportion de leur capacité.

Ce droit, ainsi qu'on l'a vu dans le chapitre cité, était très élevé, il variait de 5 à 18 livres par tonneau suivant les provenances. Il subit diverses réductions successives sur les réclamations du commerce. J'ai sous les yeux un état présenté par 81 négocians du *tonnelage* payé par eux en 1705 , 1706 , 1707; il ne dépassait pas alors 8 livres par tonneau ; sur une valeur de 1,213,807 livres, ils avaient versé dans les caisses de la Chambre 90,943 livres.

Le droit de *tonnelage* établi sur les navires d'après leur capacité, indépendamment de la qualité de leur chargement, avait l'inconvénient de trop grever les marchandises grossières et pas assez les fines. Il fut supprimé en 1721, et remplacé ainsi que *l'ancienne et*

nouvelle imposition par le droit de *consulat* également affecté aux dépenses d'intérêt public dans les échelles, et perçu indistinctement sur toutes les marchandises françaises et étrangères, à l'entrée à Marseille et aux Échelles. Il était *ad valorem.*

D'abord de 2 p. 0/0, il fut ensuite porté à 5; en 1785 il fut réduit à 3 p. 0/0 ; en 1790 à 2 p. 0/0, taux auquel il n'a pas cessé d'être perçu jusqu'en 1835. Mais à cette époque il n'était plus perçu, depuis long-temps, que sur les envois des maisons du Levant non cautionnées.

La cause principale de ces réductions successives du taux de l'impôt était surtout dans la diminution qui se manifestait dans le revenu, lorsque le droit était plus élevé, et dans l'augmentation de produit qu'amenait la modération de la taxe. Ainsi, en 1784, lorsque le droit était de 5 0/0 il ne produisait que 503,651 liv. En 1785, réduit à 3 p. 0/0, il produisit 719,812 ; en 1786, 760,179 ; en 1787, 733,837 ; en 1788, 799,786. Il faut remarquer aussi que les frais de perception diminuèrent à mesure que le droit fut moins élevé.

De 1784 à 1788, le revenu moyen fut de 703,453 liv. Les dépenses auxquelles il était affecté s'élevaient annuellement à 406,742.

Du 10 juillet 1792 au 30 avril 1793 (9 mois et 21 jours), le bureau provisoire du commerce qui remplaça la Chambre et continua la perception du droit de *consulat*, préleva 414,068 liv. 3 s., sur les importations de 158 navires venus du Levant et de la Barbarie.

Cette perception *ad valorem* se faisait au moyen d'un tarif d'évaluation dont voici quelques articles. Ils permettent de comparer les prix d'alors avec ceux d'aujourd'hui :

Acier, 15 liv. le quintal.

Café, 7 s. la livre.

Cassonade, 36 liv. le quintal.

Drap d'Elbeuf, 150 liv. la pièce.

Indigo, 5 liv. la livre.

Fer de toute qualité, 12 liv. le quintal.

Sucre en pain, 40 liv. le quintal.

Vin, 6 liv. la millerole.

Quelque temps après l'établissement du droit de consulat (en 1727), la Chambre fut autorisée à percevoir : 1° 10 sous par millerole sur les huiles étrangères, autres que celles du Levant et de la Barbarie; 2° 35 sous par quintal sur les huiles de la côte d'Italie, importées dans les ports des cinq grosses fermes.

Ce dernier droit de 35 s., presque nul en temps de guerre, produisait en temps de paix 100,00 liv. Voici quelle en fut l'origine :

Le duc de Savoie ayant frappé d'un impôt de 2 p. 0/0 tous les navires français qui abordaient à Villefranche, même ceux qui n'y faisaient aucune opération, le gouvernement français négocia une convention signée à Antibes, en 1726, par la quelle cette taxe fut supprimée pour vingt ans, moyennant 40,000 liv, par an, payables par la Chambre de commerce de Marseille. Le 15 décembre 1753, ce droit fut définitivement racheté par un contrat signé à Nice, au prix de 1,200,000 liv. Cette somme fut encore payée par la Chambre en plusieurs termes. Le gouvernement, pour l'indemniser, lui permit de percevoir 35 sols sur chaque millerole d'huile introduite dans les ports des cinq grosses fermes.

Le droit de 10 sous par millerole sur les huiles importées d'Espagne et d'Italie, produisit en 1784, 130,287 liv.; en 1785, 67,163 l.; en 1786, 121,820 liv. ; en 1787, 59,177 liv.; en 1788, 105,848 liv. Du 10 juillet 1792 au 30 avril 1793, 90,198 liv. 4 s. 6 d.

Pour compléter ce que j'ai dit sur les divers droits perçus au profit de la Chambre de commerce. Voici un état général de ses recettes annuelles dressé en 1790 et s'appliquant à l'année 1789:

De la communauté de Marseille.........	577	liv.	4 s.
De l'Hôtel-de-Ville de Paris...........	9,988	»	16 »
Du droit de consulat de 3 p. 0/0........	650,000	»	
Du droit de 20 p. 0/0.................	10,000	»	
Du droit de 10 sous par millerole sur les huiles d'Italie......................	100,000	»	
Du droit de 8 sous par certificat........	1,500	»	
Recette de l'inspection des eaux-de-vie..	600	»	
Dividende de la compagnie d'Afrique....	18,000	»	
Droit sur les paccotilles...............	1,500	»	
De la compagnie d'Afrique, pour subvenir à la dépense des Maures.............	6,000	»	
De l'intérêt de l'avance faite pour les courtiers.........................	36,000	»	
De la compaguie, d'Afrique pour sa contribution aux dépenses du port....	10,000	»	
Produit du tiers en sus, sur le poids du roi pour le même objet, environ.........	50,000	»	
	894,166	liv.	

L'état suivant fait connaître les dépenses de la Chambre à la même époque :

Aux consuls, vice-consuls, drogmans et autres dans le Levant.	295,155	liv.
Dépenses fixes des Échelles	76,723	»
Pensions accordées par le roi.	53,360	»
Appointemens payés à Paris, Marseille et Toulon, compris les archives, bureau des draps, bureau du 20 0/0, bureau du papier, celui des eaux-de-vie, celui du droit sur les huiles, ensemble.	78,800	»
Dépenses de la tour de Planier.	4,500	»
Curage du port, environ.	65,000	»
Dépenses générales du port, appointemens, réparations aux quais et pavés, bornes, pompes à incendie, pont-levis, dépenses fixes et dépenses casuelles, environ.	40,000	»
Dépenses casuelles comprenant les rentes, les archives, les bureaux des draps, des papiers, du 20 p. 0/0, les *Jeunes de langue, les Maures*, le palais, ensemble environ.	17,000	»
Dépenses extraordinaires et casuelles. . . .	25,000	»
	655,538	»

Voici le détail des sommes annuellement dépensées par la Chambre avant 1789, pour l'administration des Échelles :

Au consul de Raguse.	6,000	liv.					
Alger, appointemens et dépenses de l'échelle.	21,911	»	18	s.	6	d.
Tunis	21,908	»	3	»	4	»
Smyrne	50,027	»	18	»	»	»
Tripoli de Syrie.	23,667	»	15	»	3	»
Canée.	14,332	»	»	»	»	»
Alep.	30,470	»	»	»	»	»
Salonique.	17,366	»	5	»	11	»
Constantinople	52,800	»	7	»	6	»
	238,484	liv.	8	s.	6	d.

REPORT......	238,484	» 8	» 6 d.	
Acre et Seyde..................	27,943	» 10	» 4	»
Alexandrie..................	46,722	» 7	» 6	»
Chypre.........................	14,290	»	» »	» »
Tripoli de Barbarie.............	14,875	»	» »	» »
Morée et ses dépendances.......	37,557	»	» »	» »
	379,872	» 06	» 4	»

Le montant de ces dépenses avait été fixé à 140,000 liv., en 1691, par l'arrêt qui avait attribué à la Chambre le droit de tonnelage. Dans ce chiffre étaientcompris 16,000 liv. pour l'ambassadeur du roi à Constantinople. L'enseignement des langues orientales à des jeunes gens désignés sous le nom de *jeunes de langues*, coûtait 4 ou 5,000 liv. (1). La Chambre payait aussi une pension de 6,000 liv. à l'intendant de la Provence qui réunissait à ce titre celui d'inspecteur du commerce. Elle aidait fréquemment de ses deniers les diverses administrations du pays: je lis dans un mémoire inédit du temps de Louis XV:

« On a payé presque toutes les dettes, il est dû à la Chambre :

» Par le roi et à différens titres...... 373,261 liv.

» Par la communauté............... 127,757 »

» Par différens particuliers et par un effet de la trop grande facilité qu'on a eue pour eux................ 23,065 liv. (2).»

On peut comparer les tableaux qui précèdent avec celui publié pour l'année 1788 dans la *Statistique des Bouches-du-Rhône*, tom. IV, page 846, et qui porte les recettes à 1,097,288 liv. 6 s. 10 d., et les dépenses à 768,736 liv. 4 d.

Terminons ce qui concerne les finances de la Chambre de Commerce de Marseille avant la révolution par l'état de ses capitaux en

(1) Cet enseignement fut établi par arrêt du 18 novembre 1669, signé Colbert; il y est dit :

« Et afin qu'à l'avenir on puisse être assuré de la fidélité desdits drogmans et » interprètes, et qu'ils soient français, ordonne, sa majesté, que de trois en trois » ans seront envoyés auxdites échelles de Constantinople et Smyrne six jeunes » garçons de l'âge de neuf à dix ans qui voudront y aller volontairement, et iceux » remis dans les couvens des capucins desdits lieux pour y être élevés et ins- » truits à la religion catholique, apostolique et romaine, et à la connaissance des » langues, en sorte qu'on puisse s'en servir avec le temps pour interprètes des- » dites langues, à l'entretien et subsistance desquels voulant, sa majesté, pourvoir, » veut et ordonne que le commerce de Marseille paye tous les ans auxdits ca- » pucins la somme de 300 fr. pour chacun d'iceux. »

(2) Bibliothèque du roi, recueil des pièces du manuscrit Harlay, nº 154.

1790. On y voit la preuve qu'elle n'a jamais séparé ses intérêts de ceux de la ville et que de tout temps elle est venue au secours des finances municipales par des prêts sans intérêts.

Etat des Capitaux

De la Chambre de Commerce de Marseille au 20 *juin* 1790

Dû par la communauté de cette ville produisant 577 liv. 4 s. par an, dont le paiement annuel a été suspendu depuis 1784.........	28,860 liv.	» s.	» d.
Dû par l'Hôtel-de-Ville de Paris, produisant 9,988 liv. 16 s. par an. La rente de 1789 ayant été renvoyée en 1791, ci.........	240,246 »	13 »	4 »
Intérêt de la compagnie royale d'Afrique portant un dividende de 18,000 liv. par an..........	300,000 »	» »	» »
Avances faites pour acquitter les dettes des courtiers portant intérêt de 4 p. 0/0 environ......	900,000 »	» »	» »
Prêté à la communauté de Marseille sans intérêt.................	122,000 »	» »	» »
	1,591,106 »	13 »	4 »

Les capitaux disponibles de la Chambre de commerce étaient alors comme aujourd'hui consacrés à des objets utiles et honorables. En 1782, elle offrit au roi un vaisseau de 80 pièces de canon qui fut nommé le *Commerce de Marseille*, elle distribua 200,000 liv. aux familles des matelots qui avaient le plus souffert dans la guerre, et 100,000 liv. à celles des matelots de Provence qui étaient dans le même cas.

J'ai dit tout ce qui a trait à la partie financière de mon sujet avant la révolution ; je reviens à la partie historique.

Par un édit du 13 août 1751, il fut ordonné qu'à l'avenir la Chambre de commerce serait composée de quatre échevins et de douze députés.

Une ordonnance du 1er mai 1753 détermina ses attributions.

Elle fut reconstituée par lettres patentes du 27 novembre 1779; le 29 du même mois, une ordonnance du roi statua qu'elle réunirait à la direction générale du commerce du Levant et de Bar-

barie le soin des intérêts de toutes les branches du commerce de Marseille.

Jusqu'en 1779, elle n'avait été qu'une émanation de l'autorité municipale. Les membres étaient élus par le conseil municipal (1). A partir de 1779, ils durent l'être par la Chambre elle-même. Leur nombre fut fixé à dix ; savoir : le plus ancien des deux échevins de l'ordre des négocians, huit députés et un *archivaire* n'ayant pas voix délibérative.

L'intendant de la Province, *inspecteur du commerce*, dut continuer a être chef et président de la Chambre (2).

Les huit députés devaient être choisis de manière qu'il y eût toujours dans la Chambre des négocians *faisant actuellement ou ayant fait le commerce du Levant et de Barbarie, celui des colonies, celui d'Italie, d'Espagne*, *des états du nord et de l'intérieur du royaume,* afin qu'elle fût en tout temps composée de personnes qui, *par la réunion de leurs lumières et de leur expérience, pussent apporter dans cette assemblée des connaissances générales sur toutes les branches du commerce de Marseille.*

La Chambre de commerce était l'intermédiaire entre le gouvernement et les échelles. Elle leur transmettait les ordres de l'autorité et se rendait auprès du pouvoir l'organe de leurs vœux et de leurs besoins.

A la fin de chaque année elle recevait de toutes les chancelleries

(1) « La Chambre de commerce sera tous les ans proposée par les échevins en tel nombre qu'il conviendra et approuvé par le conseil le même jour.» (*Règlement de* 1660).

(2) L'autorité de ce président s'exerçait d'une manière absolue. On peut en juger par la lettre suivante :

Copie de la lettre écrite d'Aix, du 16 *septembre* 1703, *par M. Lebret, intendant, à M. le Maire, Échevins et députés du commerce de Marseille.*

« Après avoir vu, Messieurs, les mémoires des marchands drapiers et toiliers de votre ville et les réponses que vous y avez fait, il m'a paru que la chambre du commerce ne pouvait se dispenser de contribuer de quinze mille livres au paiement de la finance des offices des commissaires contrôleurs, visiteurs de draperies et d'autres étoffes et de toiles. Et afin que cette affaire finisse, je vous prie de donner votre soumission pour le paiement de cette somme et deux sols pour livres d'icelle dans le plus court délai que vous pourrez.

Je suis cependant, Messieurs, très-sincèrement à vous,

Lebret.

Collationné par nous, secrétaire-archivaire de la Chambre de Commerce de Marseille.

Estrieux.

des Échelles les extraits des actes de naissance, de décès, d'inventaires, etc., qui y avaient été passés. Elle les déposait dans ses archives, où chacun pouvait venir les consulter.

Son autorité était très étendue. J'ai cité, en parlant du commerce sous Louis XV, une délibération qui prouve qu'elle avait le droit de promulguer, sous le bon plaisir de la cour du parlement, des règlemens obligatoires pour tous les négocians. Nul français ne pouvait s'établir en Levant sans en demander la permission à la Chambre, qui, après mûr examen, l'accordait ou la refusait.

Elle était représentée à Paris par un député permanent, nommé à vie, avec 18,000 fr. d'appointemens. Il était chargé de suivre les nombreuses affaires dont le gouvernement se réservait la décision. Il paraît que sous l'ancien régime, si la centralisation n'existait pas de droit, elle existait bien de fait.

La Chambre de commerce de Marseille, ainsi que celles de toute les autres villes, fut supprimée par un décret de l'assemblée constituante du 27 septembre 1791.

Ce décret fut rendu avec une telle précipitation et une telle ignorance qu'il ne statua rien sur l'administration des Échelles du Levant et de la Barbarie, alors confiée à la Chambre de commerce de Marseille.

Le conseil municipal crut devoir suppléer à une omission qui pouvait avoir de fâcheuses conséquences, et créa un *bureau provisoire de commerce.*

Ce bureau cessa d'exister en 1793, ses attributions furent conférées à l'intendance sanitaire, moins ce qui concernait l'administration des Échelles, que le gouvernement se réserva.

Les chambres de commerce furent rétablies en 1802.

L'arrêté des consuls du 3 nivose an XI (1) en ordonna la formation dans les villes de Lyon, Rouen, Bordeaux, Marseille, Bruxelles, Anvers, Nantes, Dunkerque, Lille, Mayence, Nîmes, Avignon, Strasbourg, Turin, Montpellier, Genève, Bayonne, Toulouse, Tours, Carcassonne, Amiens et le Havre.

Voici les principales dispositions de cet arrêté :

Les chambres de commerce seront composées de quinze commerçans dans les villes où la population excède 50,000 ames, et de neuf dans toutes celles où elle est au-dessous, indépendamment du préfet, qui en est membre né et en a la présidence toutes les

(1) Le même arrêté établit un conseil général de commerce à Paris.

fois qu'il assiste aux séances. Le maire remplace le préfet dans les villes qui ne sont pas chefs-lieux de préfecture.

Nul ne peut être reçu membre de la chambre s'il n'a fait le commerce en personne au moins pendant dix ans.

Les fonctions attribuées aux chambres de commerce sont :

De présenter des vues sur les moyens d'accroître la prospérité du commerce ; de faire connaître au gouvernement les causes qui en arrêtent les progrès ; d'indiquer les ressources qu'on peut se procurer ; de surveiller l'exécution des travaux publics relatifs au commerce, tels, par exemple, que le curage des ports, la navigation des rivières et l'exécution des lois et arrêtés concernant la contrebande. La chambre communique au public tous les faits, tous les documens qui peuvent intéresser ou éclairer le commerce et la navigation.

Un arrêté du 4 messidor an XII statua qu'aucune maison de commerce ne pourrait s'établir dans le Levant, la Barbarie et la mer Noire, sans l'autorisation du gouvernement, et que la demande devrait être adressée au ministre de l'intérieur par l'intermédiaire de la Chambre de commerce de Marseille. Les chefs de la maison de commerce étaient responsables au gouvernement de la conduite de leurs régisseurs, commis, etc. Ils fournissaient à cet effet à la Chambre un cautionnement.

Les ouvriers et artisans qui voulaient aller exercer leur industrie dans les Échelles, étaient tenus de se présenter à la Chambre et d'en obtenir un certificat qu'elle ne devait accorder qu'après s'être assurée qu'ils y étaient demandés, et avoir pris sur leur moralité et leur conduite les informations les plus exactes.

Les revenus actuels de la Chambre de commerce sont moins considérables qu'ils ne l'étaient avant la révolution. Le droit de 2 p. 0/0, dit droit du consulat, perçu sur les marchandises venant pour compte ou sur navires étrangers a été supprimé en 1835. Le produit était divisé en deux parties égales dont une était à la disposition du ministre des affaires étrangères, l'autre à celle du ministre de l'intérieur.

La première moitié était applicable aux dépenses des établissemens français dans le Levant, consistant dans les frais d'acquisition de réparation et d'entretien des chapelles nationales, des maisons consulaires et des hôpitaux maritimes, ceux des présens aux puissances étrangères, ainsi que des mesures de police et de salubrité, enfin ceux de tout objet d'une utilité spéciale au commerce de

Turquie, ainsi qu'il était réglé par ordonnance royale du 4 novembre 1824.

La seconde moitié était applicable aux dépenses de toute nature à faire pour l'utilité du commerce de Marseille et de son port, telles qu'entretien des quais, palissades et pont-levis, contributions à de grands travaux, comme phares et autres.

A d'aussi vastes applications le droit de consulat ne pouvait suffire. Aussi la Chambre de commerce était et est encore autorisée à percevoir le droit ancien de 10 s. par millerole, soit 79 cent. par hectolitre d'huile qui entre dans le port:

Voici le produit de ces deux principaux articles des revenus de la Chambre :

		DROIT DU CONSULAT.	DROIT SUR LES HUILES.
En 1828	—	38,387 fr. 51 c.	279,924 fr. 07 c.
» 1829	—	26,647 » 12 »	215,946 » 90 »
» 1830	—	38,287 » 56 »	220,902 » 54 »
» 1831	—	21,625 » 22 »	203,935 » 98 »
Année moyenne		31,263 » 35 »	230,177 » 37 »(1)

Le produit du droit sur les huiles est toujours à peu près le même.

L'ordonnance qui a supprimé le droit du consulat est du 18 avril 1835; elle est précédée du rapport suivant de M. Duchâtel, ministre du commerce, qu'on lira avec intérêt, quoiqu'il renferme plusieurs choses que nous avons déjà dites.

« Les anciens règlemens sur le commerce du Levant et de la Barbarie, appartenaient à une époque où les Français avaient seuls dans ces contrées des établissemens permanens : alors le commerce des échelles avec l'Europe était, presque exclusivement renfermé dans ces établissemens, sortes de colonies dont Marseille pouvait être considérée comme la métropole.

» Le régime légal avait naturellement pour objet le maintien de cet état de choses. Conserver intacts nos priviléges et les soustraire à la concurrence, tel était son but; il réunissait en un seul corps tous les Français du Levant, et les soumettait à une même impulsion. Aucun commerçant ne pouvait s'établir dans les échelles sans l'autorisation de la Chambre de commerce de Marseille, et sans

(2) *Statistique des Bouches-du-Rhône;* tome IV, page 853.

avoir préalablement fourni un cautionnement qui variait de 40 à 60,000 fr. Pour entreprendre le moindre voyage d'affaire dans le Levant il fallait dépendre d'une maison cautionnée. Les chefs de ces maisons devaient résider à Marseille. Les négocians établis dans les Echelles n'étaient que de simples régisseurs, recevant les directions de leurs commettans, soumis dans toutes leurs opérations d'achat et de vente, à l'empire de délibérations communes où la majorité de chaque échelle faisait la loi aux dépens des intérêts de la minorité.

» Les progrès naturels du commerce, la concurrence des autres peuples, les événemens qui ont tantôt rompu, tantôt altéré nos relations avec la Porte, les changemens survenus dans l'état politique du Levant, tout s'est réuni pour renverser ce régime de restrictions et de priviléges. La plupart des dispositions anciennes sont tombées peu à peu : il n'est resté que la nécessité d'obtenir une autorisation et l'obligation de fournir un cautionnement. La faculté de recevoir les cautionnemens et d'accorder les autorisations n'est plus exclusivement réservée à Marseille ; elle a été étendue à toutes les Chambres de commerce du royaume.

» La Chambre de commerce de Marseille reconnaît elle-même l'inutilité du cautionnement. Elle se montre moins disposée à faire abandon de son antique pouvoir d'autoriser les établissemens dans les échelles ; mais une institution aujourd'hui sans but, inconnue aux autres nations et inconciliable avec nos principes d'égalité et de liberté commerciale ne saurait être maintenue.

» Si la suppression de ces formalités laissait quelques lacunes dans la police consulaire, récemment sanctionnée par les ordonnances de V. M., le département des affaires étrangères est en mesure de vous proposer, sire, les moyens d'y pourvoir.

» Il vous proposera de même de subvenir, par des crédits législatifs, à l'entretien des établissemens publics qui appartiennent à la France dans les échelles du Levant. Jusqu'à présent ces dépenses avaient été à la charge de la Chambre de commerce de Marseille ; elles figuraient annuellement dans son budget : il n'existe plus aujourd'hui de raison d'imposer à cette Chambre une dépense qui lui est étrangère.

» A cette dépense répondait un revenu spécial, produit d'une taxe appelée droit de *consulat*, que percevait la Chambre sur les marchandises apportées du Levant. Ce droit est maintenant réduit à 2 p. 0/0 ; il n'atteint pas les marchandises expédiées par les

maisons cautionnées établies au Levant. Sur le produit du droit de consulat, qui remonte à un arrêt du conseil du 2 septembre 1721, la Chambre, avant 1789, acquittait toutes les dépenses du service consulaire, même le traitement des consuls.

La Chambre de commerce de Marseille fut supprimée en 1791, comme toutes les autres chambres du royaume; mais la loi du 6 septembre 1792 maintint le droit du consulat avec son ancienne affectation; et la perception en fut confiée à l'administration de la Santé. Toutefois, dès l'an VI, les traitemens des consuls furent portés au budget des affaires étrangères, et le produit du droit de consulat ne resta grevé que des autres dépenses des Echelles. Le gouvernement disposa de l'excédant pour divers emplois d'utilité publique et notamment pour des construtions dans le port de Marseille.

»Cependant, le 3 nivose an XI, le gouvernement créa de nouvelles chambres de commerce, et il en fut établi une à Marseille. Un décret du 23 décembre 1806, qui détermine le mode de pourvoir aux dépenses de ces chambres, déclara que celles auxquelles il aurait été accordé des revenus spéciaux continueraient à en jouir, par application de ce décret, on transféra de l'intendance sanitaire à la Chambre de commerce de Marseille, la perception et la jouissance du droit de 2 0/0 à titre de revenu spécial; c'est alors que cette Chambre porta à son budget les dépenses des Echelles; elle reprit ainsi l'héritage de l'ancienne Chambre, qu'elle se trouvait avoir remplacé après un assez long intervalle.

» .... La dépense que le produit du droit devait acquitter sera désormais classée, comme le bon ordre l'exige, parmi les dépenses générales de l'état. Tous les motifs se réunissent donc pour mettre un terme à cette perception.... »

Suit l'ordonnance dont voici les articles essentiels :

Art. 1er. Il ne sera plus exigé d'autorisation ni de cautionnement des Français qui forment des établissemens commerciaux aux Échelles du Levant et de la Barbarie, ou qui s'y rendent pour le fait de leur commerce.

Art. 3. Les dépenses relatives aux établissemens publics des Échelles cesseront d'être portées au budget de la Chambre de commerce de Marseille.

Art. 4. Est supprimée la perception du droit ancien dit de consulat, ou de 2 0/0, levé dans le port de Marseille sur certaines marchandises provenant des Échelles du Levant et de la Barbarie,

et conservé jusqu'à ce jour à titre de revenu spécial attribué à la Chambre de commerce de Marseille, par application du décret du 23 décembre 1806.

L'arrêté de 1802, qui constitua les chambres de commerce, portait que, pour la première fois, les membres seraient élus par 40 ou 60 négocians notables, mais que lors du renouvellement, qui aurait lieu par tiers chaque année, les nouveaux membres seraient nommés par la chambre elle-même.

Ce mode d'élection était évidemment vicieux.

Il en résultait que le même esprit se perpétuait dans ces administrations; tout marchait autour d'elles, elles demeuraient immobiles. Le cercle de l'élection était restreint dans une coterie arriérée, composée d'hommes honnêtes et consciencieux, il est vrai, mais qui, devant pour la plupart leur fortune au passé, etaient trop portés à repousser les idées de progrès et d'avenir. En général, les chambres de commerce avaient cessé d'être la véritable expression des vœux et des intérêts du commerce qu'elles étaient censées représenter.

On en eut un exemple frappant en 1828, à l'occasion de l'enquête commerciale suscitée par M. de Saint-Cricq. Dans plusieurs villes, les négocians élurent eux-mêmes leurs délégués ; et ces délégués émirent des opinions contraires à celles des chambres de commerce.

Le gouvernement réparateur de Louis-Philippe ne pouvait laisser subsister cet abus. Cherchant sa force dans la satisfaction de tous les intérets légitimes, ami du progrès dont il assure la marche par sa prudence, il lui importe de connaître les véritables vœux du pays. Aussi, sur un rapport de M. d'Argout, l'élection des chambres de commerce a été confiée aux négocians notables.

L'élection a porté d'heureux fruits dans notre cité. Marseille posséde une Chambre de commerce qui la représente avec zèle et et habileté. De nombreuses et importantes améliorations ont été apportées dans son administration. Il faut signaler aussi comme un des avantages de la nouvelle ordonnance le remplacement du président semainier par un président annuel. Il en résulte plus de suite et d'ensemble dans les travaux, plus de chances de réussite aux améliorations proposées. M. A. Rostand, désigné à ces hautes fonctions par ses talens et par son ardeur pour le bien public, a acquis dans ce nouveau poste, comme dans tous ceux qu'il a occupés, des titres à la reconnaissance de ses concitoyens.

Ses successeurs, MM. Auguste Lafon et Wulfran-Puget, ont dignement continué l'œuvre si bien commencée par M. Rostand. Sous leur présidence, la Chambre a continué de bien mériter du pays. Pour donner un aperçu des avantages que Marseille retire de cette utile institution, je présente ici le relevé des dépenses qu'elle a faites dans l'intérêt du commerce, de 1816 à 1835 et de 1836 à 1841. Ces chiffres parleront plus haut et plus éloquemment que tout ce que nous pourrions dire à son éloge. Il en est un qui mérite une mention spéciale, c'est celui qui a trait à l'établissement d'une école de mousses, sujet qui mérite d'être traité dans un chapitre spécial.

Indépendamment des dépenses portées dans ces états il a été pourvu aux besoins annuels de la Chambre et aux frais d'entretien des établissemens placés sous sa surveillance.

***DÉPENSES** faites par la Chambre dans l'intérêt du commerce, depuis l'année* 1816 *jusqu'au* 31 *décembre* 1835.

SAVOIR :

1816 à 1819.	Phare de Planier, réparations, éclairage et gardes....................	F. 83,296
1816 à 1835.	Bouées de la rade, des ports de Pomègue et du Frioul..............	164,809
1818 à 1820.	Réparations aux quais de Rive-Neuve et à ceux du Canal.................	185,338
1818 à 1834.	Construction d'un 3e pont-levis au canal et réparations...............	33,192
1818 à 1826.	Diverses sommes fournies pour le curage du port............	32,736
» »	Diverses réparations au pont et à la grande panne de la passe...........	2,500
1820 à 1826.	Réparations des quais de Vieille-Ville...........................	453,921
» »	Nouveau pavillon de la consigne.......	30,000
» »	Dépenses pour sondage à l'écueil du Canoubier	3,424
1820 à 1835.	Entretien des pavés en grés des quais de Rive-Neuve et du Canal.........	77,025
	TOTAL...........	F. 1,066,241

		Report............... F.	1,066,241
1832	»	Construction du pilon à l'entrée du port..............................	6,238
1823 à 1826.		Construction d'un port au Frioul, contribution de la chambre........	760,280
»	»	Construction d'un hôpital sur l'île de Ratonneau, id....................	182,297
»	»	Pompes à incendie, établissement, entretien, etc.....................	37,802
»	»	Etablissement sur les quais de deux fontaines pour la marine...........	10,100
»	»	Ameublement du tribunal de commerce	3,000
1825	»	Dépôt pour le lest des navires........	2,400
»	»	Reconstruction et réparations des pégoulières, etc..................	24,981
1829	»	Perte sur la location des domaines pour les blés exotiques.................	15,085
»	»	Pavage du quai pour le débarquement des blés........................	6,896
»	»	Romaines à coupe pour le service des douanes.......................	1,468
»	»	Souscription de 30 exemplaires de la statistique du département........	3,000
»	»	*Idem* du plan de Marseille, par M. Delaveau..........................	300
1829 à 1835.		Contribution au creusement du bassin de carénage.....................	600,000
1832	»	Dépenses à l'occasion de l'envoi de médecins à Paris pour le choléra....	9,100
»	»	Réparations aux quais de Veille-Ville...	3,230
»	»	Collection du *Moniteur*.............	1,200
1833	»	Valeur de la maison acquise par la Chambre..............................	150,000
»	»	Frais de premier établissement du local pour vérification des marchandises..	7,378
»	»	Enceinte pour les bois flottans de construction............................	2,563
		A Reporter.................	3,893,559

		Report	3,893,559
1834	»	Démolition de la poudrière Tête-de-More, (contribution de la Chambre)	80,000
1835	»	Construction d'une patache pour la police du port	27,000
»	»	Prolongement du quai aux huiles, 1er à-compte	7,036
»	»	Construction d'une tour sur le Canoubier, 1er à compte	6,207
»	»	Don à la ville à l'occasion de l'apparition du choléra	100,000
»	»	Réparations extraordinaires à la salle de la Bourse	4,000
»	»	Indemnité accordée en 1834 à l'auteur de la jauge métrique	1,500
		Total..... F.	3,119,302

DÉPENSES faites par la Chambre dans l'intérêt du commerce, depuis le 1er janvier 1836, *jusqu'au* 20 *juin* 1841.

SAVOIR :

Contribution aux frais de la direction du port.. F.	4,950
Entretien des pompes à incendie pour le service du port	8,435
Entretien de la grande patache pour la police du port	8,693
Entretien de la salle de la Bourse, etc	8,486
Nettoiement du bassin du port	1,983
Entretien et construction des bouées de Pomègue et du Frioul	18,173
Entretien des bouées de la rade de Marseille	17,991
Nouveau système d'amarrage desdites bouées	14,641
Contribution à l'éclairage de deux phares à l'entrée du port	3,452
Reconstruction du quai de l'ancienne machine à mâter	17,469
Prolongement du quai aux huiles	72,619
Entretien des pavés des divers quais du port	29,053
A Reporter	205,945

REPORT..................		F. 205,945
Sortie du Lazaret par terre................		122,662
Indemnité au bateau remorqueur pour faciliter l'entrée ou la sortie du port aux navires, par les vents contraires.....................		15,000
Ancres et cordages établis aux ports de Pomègue et du Frioul pour secourir les navires en danger............................		7,420
Même établissement et pour le même objet dans le port de Marseille................		8,500
Établissement d'une grue sur le quai de l'ancienne machine à mâter...................		13,842
Établissement de diverses autres grues sur les divers quais du port....................		100,000
Établissement d'une école de mousses et novices dans le port de Marseille. (Il a été payé sur la somme votée 13,685)		30,000
Entretien annuel de ladite école, fixé à.......		30,000
Secours extraordinaires accordés avec autorisation de M. le ministre du commerce, aux orphelines.......	10,000	30,000
Id. Pour les innondés du troisième arrondissement du département.....	20,000	
Construction d'une Bourse provisoire........		50,000
Diverses dépenses imprévues faites pour le commerce..............................		14,180
Contribution de la Chambre à l'agrandissement des quais du port. (Il a été payé fr. 57,500.)		800,000
TOTAL.....		F. 1,427,549

La Chambre de commerce accomplit dignement sa mission. Ses communications avec le gouvernement sont fréquentes et actives. Organe de tous les vœux et de toutes les réclamations du commerce, elle en exprime les besoins, en défend les intérêts et sollicite avec persévérance toutes les améliorations qui peuvent ajouter à la prospérité de notre ville. Souvent ses représentations intelligentes et vives ont obtenu la révocation ou prévenu l'admission de mesures funestes, soit en France, soit à l'étranger. Le zèle et les lumières de ses membres trouvent un concours précieux dans le

président actuel, M. Wulfran Puget, dans M. Reynard, député des Bouches-du-Rhône, dans M. L. Fournier, délégué de la Chambre à Paris, et dans ses secrétaires, MM. Michel Roussier et S. Berteaut, qui secondent parfaitement ses vues progressives et patriotiques. Nulle part l'utilité de cette institution n'est mieux sentie qu'à Marseille.

La Chambre de commerce peut être appelée à exercer une haute influence sur l'avenir de notre cité par l'emploi des deniers dont elle dispose. De grandes choses sont à faire à Marseille : notre port réclame d'utiles travaux, nos quais des embellissemens. Il nous manque des locaux convenables pour une Bourse, pour un tribunal consulaire, etc. C'est au commerce à doter notre ville de ces monumens, que l'étranger y cherche vainement. L'exemple du commerce de Paris, qui vient d'élever le plus bel édifice des temps modernes, en dit assez.

Notre Chambre de commerce, n'en doutons pas, seconderait ce mouvement. Sa position l'appelle à le diriger. Et si ses ressources actuelles ne suffisaient pas, on devrait les augmenter par des contributions temporaires.

Ce serait là de l'argent bien placé. Car enfin chacun ne supporterait qu'une légère partie des sacrifices et jouirait de la somme entière des améliorations obtenues. L'esprit d'association dans une riche et vaste cité peut produire d'immenses résultats.

CHAPITRE IV.

TRIBUNAL DE COMMERCE.

Ancienneté de l'institution des juges consulaires. — Lettres patentes de Charles VIII. — Édit de Charles IX. — Nomination des juges-consuls par le conseil municipal. — Leurs attributions. — Règlement de 1716 sur la taxe des droits du greffier et des huissiers. —Forme des jugemens. — Établissement des tribunaux de commerce en 1790. — Archives de l'amirauté. — Nombre des juges. — Durée de leurs fonctions. — Leur importance. — Noms de tous les présidens depuis 1791 jusqu'en 1841. — Greffier. — Nombre des causes enrôlées. — Des jugemens contradictoires et par défaut. — Augmentation du nombre des juges à Marseille. — Nombre des actes de société inscrits au greffe, de 1830 à 1840. — Agréés.—Rapports des capitaines de navires.—Résultats de la loi de 1838 sur les faillites. — Statistique de la justice consulaire en France.

La plupart des auteurs qui ont écrit l'histoire de Marseille et de la Provence, font honneur à René de l'institution des *juges marchands*. C'est une erreur. L'établissement de la juridiction consulaire à Marseille remonte beaucoup plus haut. Comment, en effet, admettre que dans une ville entièrement livrée au commerce, les différens en matières commerciales n'eussent pas été vidés par des juges spéciaux.

René ordonna, il est vrai, que les procès entre marchands, pour fait de marchandises, seraient jugés sommairement par les juges ordinaires, après que ceux-ci auraient appelé des marchands expérimentés dont ils seraient obligés de suivre les avis ; mais ce n'est là qu'une disposition réglementaire et non une création.

L'institution des juges consulaires paraît aussi ancienne que le commerce lui-même. On en trouve des traces chez tous les peuples: Athènes et Rome avaient des juges pour les corporations d'arts et métiers; en Grèce, il y avait des arbitres pour les différens résultant de la navigation (1).

Quant à l'ancienneté de la juridiction consulaire à Marseille, le livre du consulat ne permet aucun doute à cet égard. Il y est dit que les chapitres qui consacrent l'élection annuelle des *consuls et juges des appellations furent octroyés à Marseille, à l'Hôpital, en présence du seigneur Jauffre Antor, et jurée par lui au mois d'août*

(1) Voyez la harangue de Démosthène contre Apaturios.

1162. Il est donc certain que l'institution des juges consulaires, fut non pas créée, mais confirmée, en 1474, par René.

En effet, les lettres patentes de Charles VIII du mois de janvier 1484, ordonnant que les deux juges des marchands annuellement élus seraient obligés de juger dans quinze jours les procès des étrangers, et dans un mois ceux des habitans, en parlent comme d'une institution déjà ancienne.

L'édit de Charles IX de 1565 est encore plus explicite; on y lit :

« Nos chers et bien amés les consuls, conseillers, manans et » habitans de notre ville de Marseille, nous ont, par leurs députés » qu'ils ont envoyés par devers nous, fait remontrer en notre con- » seil privé que, pour augmenter et entretenir le commerce et » trafic des marchands tant originaires de notre royaume que des » étrangers, qui de tout temps ont trafiqué et négocié en ladite » ville et aux environs, ont été créés et institués de toute ancien- » neté par le conseil de la ville, deux juges des marchands pour » juger et décider sommairement tous procès et différens entre » marchands, sans s'atteindre aux subtilités des lois et ordonnan- » ces. Laquelle création et institution desdits juges des marchands » tant en considération de son ancienneté que conservation des » priviléges et conventions du pays, et abbréviation des procès » d'entre lesdits marchands, leur fut *confirmée* par le feu roi René » de Sicile, et consécutivement par tous les comtes de Provence » nos prédécesseurs. (1) »

Nous remarquons, en outre, dans cet édit de Charles IX, les dispositions suivantes :

« Voulons et nous plaît que des mandemens, sentences ou juge- » mens qui seront donnés par lesdits juges des marchands et pour » fait de marchandise, l'appel ne soit reçu, pourvu que la de- » mande en condamnation n'excède la somme de 500 liv., pour » une fois payer (2). Et avons, dès à présent, déclaré non receva- » bles les appellations qui seront interjetées desdits jugemens, les- » quels seront exécutés en notre royaume, pays et terres de notre » obéissance, par le premier de nos juges des lieux, huissiers ou » sergent sur ce requis, auxquels et à chacun d'eux, enjoignons de

(1) Archives de l'Hôtel-de-Ville.

(2) Cette disposition, que le parlement d'Aix s'efforça en vain de détruire, fut confirmée par Louis XIV, le 23 décembre 1689.

» ce faire, à peine de privation de leurs offices, sans qu'il soit
» besoin de demander aucun placet, visa ni pareatis...

» Es cas qui excèdent ladite somme de 500 liv. tournois sera
» passé outre à l'entière exécution des sentences desdits juges,
» nonobstant opposition ou appellation quelconque et sans préju-
» dice d'icelles que nous entendons être relevées et ressortir en
» notre cour de parlement de Provence, et non ailleurs. »

A Marseille, les juges consulaires étaient nommés annuellement par le conseil municipal (1). Leur fonctions étaient gratuites; d'après une délibération du conseil municipal de 1577, la ville leur donnait seulement une robe d'écarlate, de la valeur de 120 liv. En 1612, cette valeur fut réglée à 150 liv.

Le règlement de 1660, comme celui de 1492, attribua leur élection au conseil municipal; leur nombre était seulement de deux; par édit du mois de mars 1717, le tribunal de commerce de Marseille fut composé de trois juges-consuls pris parmi les négocians, d'un greffier en chef, qui devait être choisi parmi les notaires par le conseil municipal, d'un greffier audiencier, d'un commis greffier, et de quatre huissiers.

Leurs fonctions, ainsi qu'on peut en juger par leur petit nombre, étaient moins étendues, leurs travaux moins multipliés qu'aujourd'hui. Chaque profession avait alors à sa tête des prieurs ou syndics qui prononçaient sur les différens survenus entre confrères; toutes les affaires maritimes étaient portées devant le tribunal de l'amirauté.

Dans une assemblée de citoyens de la ville de Marseille, tenue le 23 juillet 1789, on émit le vœu que les faillites fussent comprises sans retard dans les attributions de messieurs les juges-consuls, ainsi que l'ordonnaient les édits. Ces édits n'étaient donc pas exécutés, ou du moins l'étaient incomplètement; en effet, le tribunal consulaire recevait la déclaration de la faillite, mais il n'en dirigeait pas les opérations.

Si les attributions des juges marchands étaient moins étendues qu'aujourd'hui, leur autorité l'était d'avantage. J'ai cité au chapitre VI du livre 1er une pièce déposée aux archives de l'Hôtel-de-Ville, d'après laquelle le tribunal consulaire, en 1773, vu la détresse où se trouvait la place de Marseille, avait accordé aux débiteurs en billets, plusieurs mois de délai afin de leur laisser le temps de se procurer de l'argent.

(1) Statuts de 1492.

Il existe aussi dans ces archives un *règlement* fait en 1716 par *messieurs les juges et consuls de cette ville de Marseille, sur la taxe et modération des droits du greffier et huissier de leur juridiction pour le soulagement des parties.*

Ce règlement accordait au greffier : « Pour l'extrait d'une or-
» donnance, d'une contestation contenant le dire des parties et la
» déposition des témoins, d'une sentence, etc...... 3 sols.

Aux huissiers : « Pour les exploits d'ajournement,
» d'assignation, d'injonction et autres, dans la ville ou
» faubourg.................................... 5 »
» Dans le territoire et demi-lieue loin de la ville... 20 »
» A une lieue.............................. 30 »
» Plus loin, jusqu'à l'extrémité du terroir....... 40 »
» Et hors du terroir, à raison de 3 liv. par jour.
» Pour les saisies ou gageries de fonds et fruits dans
» le terroir.................................... 12 »

Parmi les juges-consuls il en était un qui prenait spécialement le nom de juge, c'était le président.

Les jugemens étaient rendus avec cette formule :

« Nous, juge et consuls..... » (1)

Le juge faisant fonction de président signait seul les jugemens en matière sommaire et d'instruction. Dans les affaires importantes, il paraît établi par des nombreux jugemens que les juges-consuls s'adjoignaient d'anciens consuls, des hommes de loi et des négocians. Dans ce cas, les jugemens étaient rendus avec cette formule:

« Nous, juge et consuls assemblés en *rotte* avec MM...., anciens consuls, MM. ....., hommes de loi, et MM. ....., négocians. » Et tous les présens signaient avec le juge président.

La révolution, qui fit table rase partout, supprima les juges-consuls. Un décret du 16 août 1790 institua les tribunaux de commerce ; un autre décret du 9 août 1791 supprima les amirautés, et attribua aux tribunaux de commerce les procès qui y étaient pendans.

Les archives de l'amirauté de Marseille auraient dû être versées dans celles du tribunal de commerce. Elles ne l'ont point été. Cela est regrettable. On y puiserait des précédens utiles, des renseigne-

(1) Je dois aux obligeantes communications de M. Moreau, greffier du tribunal de commerce de Marseille, la plupart des renseignemens qui suivent.

mens précieux pour une foule de causes qui se rattachent aux questions si difficiles et si compliquées du droit maritime et des assurances. Il est même encore des intérêts considérables en souffrance par suite de l'absence de jugemens rendus par l'ancienne amirauté. Nous appelons sur ce sujet l'attention de M. le préfet et de MM. les ministres de la justice et de la marine, pour que des recherches soient faites dans le but de découvrir, soit à Aix, soit à Paris, des archives qui devraient être à Marseille et qui n'y sont pas.

Les tribunaux de commerce institués en 1790 furent d'abord composés d'un président et de cinq juges.

Un décret du 27 janvier 1791 ayant autorisé la nomination d'un sixième juge dans les tribunaux de district, cette autorisation fut étendue aux tribunaux de commerce.

Enfin, un décret du 10 juillet 1792 permit l'adjonction de quatre juges suppléans dans tous les tribunaux de commerce.

Le tribunal de commerce de Marseille fut constitué et installé le 24 novembre 1791. Les jugemens furent rendus avec la formule :

« Nous, président et juges du tribunal de commerce de Mar-
» seille. »

Peu après, les noms des président et juges furent énoncés avec leurs qualifications.

Aux termes du décret de 1790, la durée des fonctions des juges et président aux tribunaux de commerce était fixée à deux ans, avec faculté de réélection. Aussi voyons-nous M. Martin-Compian, nommé président en 1802, rester en fonctions jusqu'à la mise à exécution du code de commerce (1er janvier 1808). En 1808, continué sans élection, il fut réélu pour deux ans en 1810, et ne quitta le fauteuil qu'en 1813.

C'est une belle et utile institution que celle des tribunaux consulaires ; la célérité et l'économie qui en résultent sont de grands bienfaits. Il est bien de faire juger le commerce par ses pairs. Les notables, chargés de l'élection des juges, ne sauraient y apporter trop de zèle et d'attention : rien de plus important et de plus délicat que d'investir quelques hommes du droit de prononcer sur l'honneur et sur la fortune des commerçans d'une grande ville. Reconnaissons que les choix portent en général sur des hommes capables de bien comprendre et de bien remplir leur hautes et difficiles fonctions. Nous voudrions pouvoir nommer ici tous les juges qui ont bien mérité du pays. Bornons-nous à signaler à la-

reconnaissance de nos concitoyens les noms des présidens qui se sont succédés depuis 1791 et qui se sont transmis de l'un à l'autre un noble héritage de lumières et de dévouement. Cette liste prouve que les hommes instruits, laborieux et honorables n'ont jamais manqué dans notre classe commerçante.

Le dernier juge président en fonctions, le 23 novembre 1719, est M. Martin, fils de César. Il paraît avoir alterné dans ces fonctions pendant les années 1790 et 1791 avec M. Pierre Siau.

M. Rebecq a été le premier revêtu des fonctions de président, à dater du 24 novembre 1791.

Le 18 décembre 1792, la présidence est exercée par M. Jacques-André Pascal; ce même jour paraît pour la première fois la signature du greffier accompagnant celle du président.

Le 4 juillet 1793, M. Pierre Siau, ancien juge-consul est installé comme président; le greffier Chaussegron est remplacé par M. Louis Sicard; le 1er novembre 1793, M. Pascal a repris ses fonctions de président, et le greffiier Chaussegron les siennes.

Le 5 messidor an II, M. Jean-Baptiste Fournier est élevé à la présidence.

Le 15 germinal an III, M. Pierre Siau reprend la présidence; le greffier L. Sicard reparaît avec lui.

En l'an IV, M, Jean-François Dunant occupe la présidence, et le greffier Chaussegron est rétabli dans ses fonctions.

En l'an V, M. Pierre Aubin, président; greffier, Sicard.

En l'an VII, président, M. Jean-Pierre Amy; greffier, Augier, puis Trouilhas père.

En l'an IX, M. François-Pierre-Philippe Bruguière, président.

4 janvier 1802, M. Martin Compian (Antoine-Vincent-Marie), ancien consul, exerce pendant onze ans et demi.

7 juillet 1813, M. Gravier (Laurent).

6 mars 1815, M. Rostand (Alexis-Joseph).

7 juillet 1817, M. Lombardon (Antoine-César).

15 juin 1819, M. de Sayras (François-Hippolyte).

2 juillet 1821, M. Straforello (Barthélemy).

24 avril 1822, M. Roux (Pierre-Barthélemy).

2 avril 1823, M. Luce (Jean-Antoine-Lazare).

4 juillet 1825, M. Autran (Paul).

9 mai 1827, M. Rostand (Alexis-Joseph).

8 avril 1829, M. Séjourné (Charles).

9 mai 1831, M. Pascal (Pierre-Jacques-Marie).

8 mai 1833, M. Puget (Wulfran).
6 juillet 1835, M. Bensa (Jean-Baptiste-Thomas).
12 avril 1837, M. Rabaud (David-Jacques).
11 mars 1839, M. Roussier (Casimir).
Le 14 juin 1841 M. Casimir Roussier a été renommé pour deux ans, en exécution de la loi du 3 mars 1840, qui autorise la réélection, pour deux ans, des présidens et juges dont les fonctions sont expirées.

Les fonctions de greffier sont très importantes dans un tribunal de commerce comme le nôtre. M. V.-E. Moreau les remplit avec autant de zèle que de distinction; toutes les personnes qui ont affaire à lui rendent justice à son assiduité laborieuse, à l'ordre qu'il a établi dans les archives et à la facilité avec laquelle s'obtiennent à son greffe toutes les pièces et tous les renseignemens nécessaires. J'ai pu m'en convaincre dans les rapports que j'ai eu l'honneur d'avoir avec lui pour la communication des chiffres suivans, qu'il n'a pu recueillir sans beaucoup de soins et de travail, et qui donnent une idée de la multiplicité toujours croissante des occupations de nos juges consulaires.

Voici le nombre des causes enrôlées chaque année depuis 1830:

Causes enrôlées.

En 1830	1,644
» 1831	1,390
» 1832	1,225
» 1833	1,125
» 1834	1,495
» 1835	1,388
» 1836	1,900
» 1837	2,872
» 1838	2,504
» 1839	2,631
» 1840	2,507

Voici maintenant le nombre des jugemens; il est moindre que celui des causes enrôlées: cela provient des causes non poursuivies et abandonnées.

	Jugemens contradictoires.	*Jugemens par défaut.*
1830	503	930
1831	412	755
1832	392	402
1833	435	506
1834	408	514
1835	410	707
1836	620	956
1837	665	1,119
1838	656	1,015
1839	577	1,181
1840	667	1,287

Total des jugemens en 1840 : 1,954.

Pendant l'année judiciaire terminée en août 1841, 41,467 causes ont été portées devant le tribunal de commerce de la Seine, 31,759 ont été jugées par défaut, et 8,918 contradictoirement.

En présence de l'augmentation considérable des affaires portées devant le tribunal de Marseille, le nombre primitif des juges était devenu insuffisant.

Le tribunal, depuis 1792 jusqu'en 1841, avait été composé d'un président, de six juges et de quatre juges suppléans.

Dès 1839, M. Casimir Roussier, se fondant sur l'accroissement du nombre des affaires constaté par les chiffres que je viens de citer, avait demandé l'augmentation du personnel du tribunal.

Cette demande, plusieurs fois renouvelée, a amené l'ordonnance du 15 décembre 1840, qui crée deux nouveaux siéges de juges et deux de juges suppléans, au tribunal de commerce de Marseille.

Ainsi, par suite des élections de 1841, sanctionnées par ordonnance royale du 14 juin, ce tribunal s'est trouvé composé d'un président, de huit juges et de six juges suppléans.

Cette augmentation produirait un grand avantage pour la prompte expédition des affaires, s'il était permis au tribunal de se diviser en deux chambres qui siégeraient en même temps. Mais, après de fréquentes réclamations de M. Casimir Roussier, qui a pris à cœur avec un zèle si louable cette affaire de grande importance pour notre commerce, le ministre n'a permis la division en deux chambres qu'à la condition qu'elles siégeraient à des heures différentes. Cette condition rend à peu près illusoire la faculté de former deux chambres. Nos juges négocians sont obligés de concilier l'accom-

plissement de leurs fonctions avec le soin de leurs affaires commerciales. Ils ne peuvent consacrer au jugement des procès d'autres heures que celles laissées libres par la tenue de la Bourse et le départ des courriers. D'un autre côté, les défenseurs, obligés de partager leur temps entre le tribunal civil et le tribunal de commerce, ne pourraient être en même temps à l'une et à l'autre audience. Le ministre a donc imposé une condition inexécutable. C'est une preuve de plus des inconvéniens de la centralisation poussée hors de certaines limites : les bureaux de Paris devraient laisser aux autorités locales les choses de détail qu'il leur est impossible de connaître et d'apprécier de si loin. Certes, on a eu raison de dire que la centralisation était la force de la France, mais ce n'est pas en la rendant mesquine et tracassière que les bureaux de nos divers ministères manifesteront sa puissance et ses avantages.

On sait que les actes de société doivent être transcrits au greffe du tribunal de commerce. Il ne sera pas sans intérêt de connaître le nombre de ces transcriptions depuis 1830 :

Sociétés inscrites au greffe du tribunal de commerce de Marseille.

En 1830	46
» 1831	43
» 1832	52
» 1833	60
» 1834	63
» 1835	64
» 1836	75
» 1837	64
» 1838	95
» 1839	93
» 1840	47 (1)

Dans la diminution survenue en 1840, faut-il voir un ralentissement de l'activité commerciale de notre place ? Je ne le pense pas : cette diminution, relativement aux sept années qui ont précédé 1840, s'explique par le grand nombre de sociétés par actions qui se sont formées pendant ce laps de temps. L'ardeur avec laquelle

(1) Pendant la même année, 863 sociétés de commerce ont été publiées au greffe du tribunal de commerce de la Seine.

on saisissait alors à Paris toutes les occasions de former des sociétés en commandite par actions, s'était étendue jusqu'à Marseille. En 1840, cette ardeur s'est tout-à-fait calmée, il y a eu même une réaction qui se fait encore sentir en 1841.

Il n'y a pas à Marseille, comme à Paris, des agréés chargés spécialement de plaider devant le tribunal de commerce. Peut-être, la bonne et prompte expédition des affaires gagnerait-elle à l'établissement de ces défenseurs privilégiés; mais, d'un autre côté, ce mot seul de privilége est si antipathique aux mœurs de la population marseillaise que le tribunal a toujours refusé, peut-être avec raison, de demander l'institution d'un corps d'agréés.

La loi impose aux capitaines marins l'obligation de faire leur rapport de navigation devant M. le président du tribunal de commerce dans les vingt-quatre heures de leur entrée en libre pratique : ayant désiré consulter ces rapports, j'ai été surpris de voir que sur près de 7,000 navires qui entrent annuellement dans notre port, il en est à peine 1,250 qui obéissent à la loi et fassent leur rapport. Presque tous ceux qui n'ont pas à faire constater des avaries éludent la loi. Cette loi a pourtant un but utile. Il serait bon qu'elle fût observée. Pour cela, il est nécessaire d'y ajouter une disposition pénale : une loi qui n'a pas de sanction pénale est presque toujours illusoire. Si tous les capitaines faisaient exactement, à leur arrivée, leurs rapports de mer, le tribunal y trouverait des renseignemens utiles. Ce serait un moyen de contrôle, en cas de discussion entre l'armateur et les assureurs ; que ceux-ci, en effet, soupçonnassent un capitaine d'avoir fait un faux rapport, d'avoir supposé une tempête pour justifier des avaries et des jets à la mer, on trouverait presque toujours dans un si grand nombre de rapports, celui d'un autre capitaine qui se serait trouvé en même temps dans les mêmes parages; si celui-ci mentionnait un beau temps alors que le premier affirmerait avoir essuyé des coups de vent contraires, ce serait un commencement de preuve, un moyen de découvrir la baraterie et d'en prévenir le retour.

J'ai parlé dans le livre 1er d'une des principales attributions des tribunaux de commerce, des faillites ; j'ai dit que l'art. 442, qui renvoit pour l'affiche du jugement à l'art. 42 du code de commerce, lequel ne l'ordonne que dans la salle d'audience, avait supprimé les placards extérieurs, et que cela avait contribué sans doute à l'accroissement du nombre des faillites signalé pour 1839 et 1840, et qui paraît devoir être plus considérable encore en 1841; qu'en

effet, la crainte de l'humiliation résultant de cette sorte d'exposition dans les principaux quartiers, amenait souvent des arrangemens favorables aux intérêts des créanciers.

Cette cause de l'accroissement du nombre des faillites n'est pas la seule; il en est une autre, résultant de l'art. 456, qui permet de dispenser de la contrainte par corps, dès le premier jour, le failli qui a fait la déclaration et la remise de son bilan dans les délais fixés par les articles 438 et 439.

Sans doute l'humanité doit inspirer le législateur, mais à force d'adoucir la punition, on arrive à encourager le mal qu'elle doit réprimer et que plus de sévérité, peut-être, aurait prévenu.

Cette loi de 1838 n'en renferme pas moins de notables améliorations, telles que la marche plus rapide de la procédure et la diminution des frais.

Quoiqu'il en soit, on doit reconnaître que la justice consulaire est parfaitement organisée et se rend généralement avec beaucoup de lumière et d'impartialité à Marseille et dans toute la France. Partout les juges font preuve de zèle et d'activité. Les 218 tribunaux de commerce de tout le royaume ont terminé de 1837 à 1839, terme moyen, 134,017 affaires par an.

Dans la justice consulaire, les affaires sont rarement reportées d'une année à l'autre. Sur 171,334 affaires commerciales introduites en 1839, 162,487 ont été terminées, et il n'en restait que 8,487 pendantes au 31 décembre 1839. C'est cinq centièmes du nombre total tandis que la proportion est de 38 pour 0/0 en matière civile(1).

Cette célérité, qu'expliquent la simplicité des formes et la nature des contestations, se concilie heureusement avec la sagesse et la maturité des sentences. Les parties elles-mêmes le reconnaissent, car il n'y a pas, proportionnellment, plus d'appels dirigés contre les jugemens des tribunaux de commerce que contre les jugemens des tribunaux civils.

Les départemens où l'on compte le plus d'affaires commerciales sont ceux :

De la Seine, où le nombre moyen annuel a été de	40,709
De la Seine-Inférieure	8,055
Du Rhône	6,891
De la Gironde	5,297

(1) Rapport du ministre de la justice.

Du Calvados	4,114
De la Haute-Garonne	3,768
Des Bouches-du-Rhône	3,270

Bien que le département des Bouches-du-Rhône soit peut-être, après le département de la Seine, celui où les transactions ont le plus d'activité, il présente un nombre de procès bien inférieur à celui que l'on remarque dans d'autres contrées qui sont loin de l'égaler en importance commerciale. On peut en tirer, à bon droit, cette conséquence qu'il est peu de pays ou les opérations du commerce soient dirigées avec plus de loyauté et de bonne-foi.

CHAPITRE V.

CONSEILS DES PRUD'HOMMES.

Double but de cette institution. — Juridiction. — Surveillance. — Premier conseil de prud'hommes à Lyon. —Établissement d'un conseil à Marseille dans le but de réprimer les fraudes dans la fabrication du savon.— Installation. — Discours de M. Granet. — Poursuites intentées. — Résistance des fabricans de savon. —Arrêté du préfet.— Pourvoi devant le ministre. — Décision du ministre. — Impossibilité où se trouve le conseil des prud'hommes d'exercer la surveillance ordonnée par la loi.— Mélange des huiles d'olive et de graine dans le savon. — Heureux effet de la juridiction des prud'hommes.— Son extension à toutes les industries de Marseille.—Projet de règlement dans ce but.— Mode de nomination — Avantages que l'on pourrait retirer de cette institution.

Les conseils des prud'hommes ont été institués, en 1806, dans le but :

1° De soumettre les contestations qui peuvent naître dans les fabriques entre les maîtres et les ouvriers au jugement d'hommes versés dans la connaissance de ces sortes d'affaires, et d'éviter, par ce moyen, des expertises auxquelles les tribunaux ordinaires sont obligés d'avoir recours, ce qui entraîne des longueurs et multiplie les frais ;

2° De veiller au maintien des règlemens établis par le gouvernement pour garantir aux consommateurs la bonne fabrication des produits.

Sous le premier rapport, le but a été complètement atteint. Les décrets du 18 mars 1806, du 11 juin 1809 et du 3 août 1810, concernant l'établissement, la juridiction et les attributions des conseils

des prud'hommes, présentent pour la décision des contestations une procédure si simple, si expéditive, si peu dispendieuse que les justiciables peuvent obtenir un jugement sans, pour ainsi dire, s'être aperçus qu'il y ait eu une procédure.

C'est une espèce de tribunal de famille, disait M. Regnaud-de-Saint-Jean-d'Angély. Ce mot seul fait l'éloge de l'institution. L'expérience a prouvé qu'elle en était digne. Aussi, dans ces temps de lutte entre les maîtres et les ouvriers, les villes qui n'ont pas de conseil de prud'hommes (1), et Paris surtout, ne cessent d'en solliciter l'établisement. Tout le monde comprend que là se trouve la solution des grandes questions qui se rattachent à l'organisation du travail. Ces conseils, composés à la fois de fabricans et d'ouvriers, sont seuls aptes à trouver les moyens de transaction et de conciliation sans lesquels rien ne pourra se conclure de solide ni de durable.

Sous le second rapport, celui de la surveillance des fabriques, les conseils de prud'hommes se rattachent au régime aboli des corporations : ils témoignent des efforts du gouvernement impérial pour combler le vide que laissait dans l'industrie émancipée la suppression de toute règles et de toutes surveillance.

Le ministre de l'empereur présenta cette institution comme devant réprimer la licence et les abus contre lesquels bien des plaintes s'élevaient (2), et proposa de leur déléguer l'autorité exercée

(1) Soixante villes seulement possèdent des conseils de prud'hommes.

(2) Un ouvrage publié à cette époque (1806), sous le titre : *Du Commerce Français dans l'état actuel de l'Europe,* par J.-B. Dubois, ancien chef de la division de l'agriculture, des arts, du commerce et des subsistances au ministère de l'intérieur, ancien préfet du département du Gard, etc., déplorait en ces termes la suppression des anciens règlemens de l'industrie, et sollicitait la surveillance de l'autorité:

«....La première règle à suivre pour bien vendre est de bien fabriquer.... ....Les fabricans eux-mêmes ont été la première cause du discrédit de nos draps dans le Levant. Le gouvernement ne faisait pas assez d'attention aux travaux de nos manufactures, et l'avidité de quelques hommes a été le germe de leur décadence. Cette inattention du gouvernement était beaucoup moins le résultat d'une négligence involontaire, que d'un système de prétendue liberté qui commençait à faire des progrès et que la révolution a déployé d'une manière effrayante.

».... Je n'ai jamais connu comment on pouvait abandonner à l'impéritie ou à l'avidité de quelques individus le sort d'une branche importante du commerce national.....

» La mauvaise fabrication et la friponnerie de quelques fabricans du Langue-

avant 1789 par les juges-gardes on syndics des communautés (1).

« Cette loi, disait-il, donnera des règles au commerce, des
» chaînes à la mauvaise foi, de l'activité à la police, des lumières
» à l'économie politique, de la fidélité au fabricant, une garantie
» au consommateur. Elle fera plus : elle contribuera puissamment à
» ramener le commerce et ses chefs, la fabication et ses employés,
» les manufactures et leurs ouvriers, à cette loyauté qui fit jadis
» et qui redeviendra leur caractère : elle influera sur le retour si
» désiré de toutes les classes négociantes à cette vie active qui est
» un titre d'honneur, à cette économie qui est un moyen de géné-
» rosité, à ces principes d'ordre sans lesquels il n'est point de ri-
» chesse, à la simplicité de cette vie domestique sans laquelle il
» n'est point de cité; enfin à la pureté de ces mœurs antiques
» sans lesquelles il est peu de bonheur. »

Le premier conseil de prud'hommes fut institué à Lyon, en 1806; Napoléon voulait mettre un terme aux fraudes qui lui avaient été signalées pendant son séjour dans cette ville. Ces fraudes s'exerçaient surtout dans la fabrication des étoffes mélangées d'or et d'argent.

L'autorité de ce ce conseil devait être, disait l'exposé des motifs, « une nouvelle police conservatrice de la bonne-foi, réparatrice
» des infidélités passées, surveillante active de toutes les bran-
» ches d'industrie. »

M. Camille Pernon, industriel distingué, fut chargé par le Tri-

doc ont causé la chûte de ce commerce (des draps) que l'observation des réglemens aurait conservé comme elle en avait fait la prospérité.

» Nos toiles de Bretagne ont immensément perdu de leur débit, surtout dans les possessions Espagnoles de l'Amérique, depuis que les fabricans n'ont pas été astreints à des qualités, des longueurs et des largeurs.....

» Nos étoffes de soie et surtout celles de soie noire qui avaient un débouché considérable en Espagne, en ont perdu une grande partie depuis que des fabricans avides, secouant le joug des réglemens, ne se sont appliqués qu'à donner à leurs nouvelles étoffes un coup-d'œil attrayant et un prix inférieur en retranchant de la qualité.

»Nos dorures de Lyon, qui avaient tant de succès dans le Levant et qui faisaient entrer en France des sommes si importantes, ne sont plus l'objet que d'un faible commerce, depuis que la cupidité a imaginé le *mi-fin* que la friponnerie l'a quelquefois vendu pour vrai, et qu'il n'y a pas eu pour le consommateur peu éclairé, un caractère national, une sorte de certificat ou signe légal qui lui aidât à les distinguer.

(1) Exposé des motifs de Regnaud-Saint-Jean-d'Angély.

bunat de défendre ce projet de loi au Corps législatif. Voici comment il en exposa les motifs et le but :

« Aussitôt que les lois et les coutumes qui avaient fait la » splendeur de Lyon n'existèrent plus, des hommes pervers, pré» tendant introduire jusque dans la fabrication des étoffes la licen» cieuse liberté du temps, leur donnèrent des qualités trompeuses » qui devaient leur faire perdre la confiance de l'acheteur... Dans » cette situation, le chef auguste qui nous gouverne, dont l'œil » est partout, et qui sait que si les mœurs, l'ordre et l'économie » n'existent pas dans les ateliers, aucune entreprise de l'industrie » ne saurait avoir de succès permanens, s'est hâté d'y ramener ces » institutions tutélaires qui, formant l'homme au travail et à la » vertu, assurent le bonheur des individus et la fortune publique. » Déjà, par ses arrêtés du 20 floréal dernier, il a ordonné que les » tissus principaux des fabriques de Lyon, fussent revêtus de » marques qui assurent, dans les uns, leurs qualités intrinsèques, » dans d'autres, la valeur des métaux qui en font partie, de ma» nière que le consommateur ne peut plus aujourd'hui être trompé » dans les étoffes qu'il achète sous cette garantie. »

« La loi que j'ai l'honneur de vous présenter en ce moment, » est une suite de ces dispositions qui tendent à régénérer les ma» nufactures françaises.... Le dernier article de la loi, en décla» rant que ses principes modifiés selon les circonstances, sont » applicables aux autres villes de fabrique, proclame l'admission » d'un système bien propre à les faire fleurir toutes. Ce système, » en assimilant chaque cité à une grande famille qui a toujours un » intérêt principal, dont les membres sont les meilleurs juges et » les promoteurs les plus constans et les plus éclairés, l'achemine » à devenir elle-même l'artisan de sa prospérité, la rend responsable » de sa conduite et de sa réputation, et fait, en un mot, que ses » citoyens exercent réciproquement, sur l'industrie qui leur est » commune, une surveillance dont l'activité est garantie par l'in» térêt direct de chacun d'eux. Une inspection ainsi organisée est » le meilleur et peut-être l'unique frein qu'on puisse opposer effi» cacement aux sourdes suggestions de l'intérêt particulier, et aux » lâches combinaisons de la fraude. »

Marseille fut dotée d'un conseil de prud'hommes par décret impérial du 5 septembre 1810. Il reçut mission spéciale de poursuivre la répression des fraudes introduites dans la fabrication du savon,

et d'exercer sur cette industrie la surveillance déléguée autrefois aux syndics de la savonnerie.

Il fut composé de trois négocians commissionnaires en savon, 5 fabricans, 7 chefs d'atelier, contre-maîtres ou maîtres-valets et 2 suppléans.

L'installation eut lieu le 20 mai 1811. M. Granet, ex-conventionnel, chevalier de l'empire et premier adjoint, prononça, à cette occasion, un discours dont voici les premières phrases:

« La justice la plus impartiale doit guider vos pas. Aucune con- » sidération ne doit vous arrêter dans la recherche des abus que » vous êtes appelés à prévenir ou à réprimer. Vous vous pénétre- » rez bien, Messieurs, que ceux qui font du faux savon, en y » employant des matières hétérogènes qui ne doivent pas faire » partie de sa composition, sont de véritables voleurs, voleurs » d'autant plus dangereux que leurs rapines échappent aux yeux » du magistrat et du consommateur, de ce consommateur qui sera » actuellement dans la plus parfaite sécurité puisqu'il a droit de » compter sur votre rigoureuse surveillance.

« Le savon de Marseille, Messieurs, va reprendre son antique » réputation. Cette intéressante fabrication, la seule qui, dans ces » temps malheureux, fait mouvoir encore les bras de tant de chefs » de famille va remonter des bords de l'abîme, etc., etc. »

A peine installé, le conseil se mit à la recherche des fraudes signalées. Du savon reconnu pour renfermer une trop grande quantité d'eau etc., fut saisi dans diverses fabriques et confisqué, les procès-verbaux envoyés au procureur impérial, des poursuites intentées devant le tribunal, qui prononça des amendes de 3,000 fr., confiscation, etc. (1)

(1) Voici les principales dispositions du décret du 1er avril 1811, d'après lequel ces poursuites étaient dirigées:

Art. 3. Tout savon non marqué, ou tout savon marqué comme savon à l'huile, qu'oiqu'il soit à la graisse ou marqué d'une fausse marque, sera saisi dans les magasins des fabricans ou chez les marchands, à la *diligence des prud'hommes*, de tout officier de police municipale ou judiciaire, ou à la réquisition de toute partie intéressée, et la confiscation en sera prononcée par les autorités compétentes moitié au profit des hospices, l'autre moitié au profit des officiers de police ou de la partie requérante, sans préjudice d'une amende qui ne pourra excéder 3,000 fr., et sera double dans le cas de récidive ou d'autres peines portées par les lois et réglemens.

Art. 4. Tout fabricant convaincu, par la décomposition, d'avoir fraudé dans la fabrication du savon par l'introduction d'une quantité surabondante d'eau ou de substances propres à en altérer la qualité, sera poursuivi et son savon confis-

Bientôt les fabricans se ravisèrent, invoquant les principes de la liberté industrielle et les lois qui garantissent la propriété des secrets et procédés nouveaux de fabrication, ils refusèrent l'accès de leurs ateliers aux prud'hommes, sous prétexte que ceux-ci, manufacturiers comme eux, pourraient s'enrichir de leurs découvertes et de leurs améliorations, fruits de longs et dispendieux essais.

Le préfet, M. Thibaudeau crut mettre un terme aux réclamations en publiant un règlement élaboré avec soin par le conseil des prud'hommes, et obligatoire pour les fabricans de savon. (1)

qué, comme il est dit à l'article précédent sans préjudice des dommages et intérêts s'il y a lieu.

Art. 5. Les prud'hommes des villes où il y a des fabriques de savon auront, sur les magasins où le savon fabriqué se dépose, ou dans les lieux de débit, le droit d'inspection pour l'exécution des articles précédens, indépendamment de la juridiction qui leur est attribuée par les lois et règlemens,

(1) Voici les termes de cet arrêté:

Article premier. Tout savon à l'huile d'olive doit, pour être de bonne qualité, être suffisamment cuit, n'être point surchargé d'eau et ne contenir aucune autre substance que l'huile, l'alcali, l'eau et le sel marin.

Art. 2. Tout savon sera déclaré mal cuit, et le conseil des prud'hommes pourra en ordonner la refonte, lorsqu'il sera prouvé, par la décomposition, qu'il contient plus de soixante-deux parties d'huile sur cent parties de savon.

Art. 3. Le savon blanc sera réputé fraudé par surabondance d'eau, lorsqu'il sera prouvé, par la décomposition, qu'il contient moins de cinquante-six parties de savon.

Art. 4. Le savon marbré ou blanc sera reconnu fraudé par un mélange de substances étrangères, lorsqu'il sera prouvé, par la décomposition, qu'il en contient d'autres que celles énoncées à l'article premier.

Art. 5. Les prud'hommes, au nombre de trois, et toujours accompagnés du fabricant, qui ne pourra s'y refuser, auront le droit d'entrer dans les fabriques pour visiter le local appelé *Essuygan*, et celui appelé *les Mises*.

Art. 6. Ils inspecteront dans les Essuygans tous les savons qui s'y trouvent déposés, et dans les mises, les savons seulement qui y sont rayés et coupés.

Art. 7. Ils pourront prendre des échantillons de telle partie de savons qui leur paraîtra suspecte, en suspendre l'enlèvement pour vingt-quatre heures et le marquer d'une empreinte ou cachet, pour prévenir toute substitution de qualité.

Art. 8. L'ordre de suspension donné par les prud'hommes, portera la date et l'heure ; il mentionnera le nombre de pains, si le savon est en pains, ou la quantité approximative de quintaux, s'il est en barres, ainsi que le genre d'empreinte y apposée.

Art. 9. Il sera délivré aux prud'hommes, par le fabricant soupçonné, un reçu de l'ordre de suspension d'enlèvement ; en cas de refus, ils en dresseront procès-verbal

Art. 10. Tout déplacement, avant les vingt-quatre heures expirées, d'un savon dont l'enlèvement aura été suspendu ; toute substitution de qualité, entière ou partielle; tout défaut de représenter le pain ou la barre de savon portant l'em-

Ceux-ci se pourvurent devant le ministre : les bureaux de Paris, toujours très ombrageux à l'endroit de leurs attributions, ennemis-nés de tout ce qui peut porter la moindre atteinte à la centralisation pensèrent qu'eux seuls avaient notions suffisantes pour réglementer l'industrie de Marseille, et invitèrent le préfet à retirer son arrêté.

La discussion fut alors portée devant les commis du ministère : elle se compliquait de termes techniques tels que *cuites* (1), *mises* (2) et *essuygans* (3), auxquels ils ne comprenaient rien. Le chef de division vint à Marseille pour essayer de comprendre.

Après bien des pourparlers de part et d'autre, le ministre décida que les prud'hommes n'auraient plus le droit d'approcher des *cuites*, *mises* et *essuygans* des fabricans de savon, mais que ceux-ci seraient tenus de déposer leurs produits dans un magasin où les prud'hommes auraient le droit de les examiner.

Le conseil adressa aussitôt une circulaire à tous les fabricans pour les inviter à désigner le magasin où leurs savons seraient déposés.

Les uns répondirent que les prud'hommes pouvaient se présenter quand ils le jugeraient à propos, et que toutes parties de leurs ma-

preinte apposée par les prud'hommes, donneront lieu à considérer comme fraudée la partie entière, telle qu'elle aura été évaluée dans l'ordre de supension.

Art. 11. Lorsque après leurs épreuves préalables, et avant les vingt-quatre heures expirées, les prud'hommes croiront devoir faire l'analyse ou décomposition d'un savon, ils se transporteront chez le fabricant soupçonné, assistés d'un officier public qui dressera procès-verbal de la prise de nouveaux échantillons et du dire du fabricant.

Art. 12. Les échantillons seront pris, moitié au centre des barres des pains, moitié à l'extérieur, à une profondenr d'environ trente millimètres.

Art. 13. La décomposition des échantillons de savon sera faite en présence de l'officier public qui aura dressé le procès-verbal de leur prise, et par un chimiste choisi par le conseil des prud'hommes ; le fabricant soupçonné sera dûment appelé : il aura la faculté de s'adjoindre ou de se faire représenter par un second chimiste, à ses frais, soit pour surveiller les opérations, soit pour faire les réquisitions nécessaires.

Art. 14. Toute décomposition de savon sera faite dans le délai de trois jours au plus, suivant le procédé et de la manière indiquée par le procès-verbal des essais du trois avril, qui sera annexé au présent arrêté.

Fait à Marseille, en l'hôtel de préfecture, le 18 octobre 1812,

Signé A. C. Thibaudeau.

(1) Chaudière où s'élabore le savon.
(2) Bassin où on le dépose pour le solidifier.
(3) Lieu où on le fait sécher.

nufactures leur seraient toujours ouvertes : les autres ne répondirent pas.

Devant ce silence, devant cette force d'inertie, le conseil se trouva désarmé. Faute d'un règlement, il est demeuré, depuis ce temps, les bras liés en ce qui touche la surveillance, ce règlement; il n'a pas cessé de le solliciter et il le sollicite encore.

Des abus sont signalés, des plaintes s'élèvent de tous les points où des savons sont envoyés ; un procureur du roi a même écrit au conseil pour provoquer l'exercice de l'autorité que la loi lui confère. Tout cela est demeuré sans résultat parce que les bureaux de Paris n'ont pas encore trouvé, depuis vingt-cinq ans, le moment d'examiner le règlement qui leur a été soumis.

Le conseil des prud'hommes de Marseille fut chargé de veiller à l'exécution du décret du 22 décembre 1812, concernant la marque des savons fabriqués dans cette ville (1).

(1) En voici la teneur :

Article Premier. La forme des marques prescrites par notre décret du 18 septembre 1811, continuera d'être employée dans toutes les fabriques de savon de notre empire : ces fabriques les mettront, en conséquence, sur tous les savons qui sortiront de leurs ateliers.

Art. 2. A compter de ce jour, la ville de Marseille, département des Bouches-du-Rhône, aura une marque particulière pour ses savons à l'huile d'olive ; cette marque présentera un PENTAGONE dans le milieu duquel seront, en lettres rentrées, ces mots : HUILE D'OLIVE, et à la suite le nom du fabricant et celui de la ville de Marseille.

Art. 3. Tout particulier établi dans une ville autre que celle de Marseille, qui versera dans le commerce des savons revêtus de la marque accordée par l'article précédent, sera puni, pour la première fois, d'une amende de mille francs; en cas de récidive, cette amende sera double; les savons seront en outre confisqués.

Le montant de cette confiscation et de l'amende sera versé dans la caisse des hospices du lieu où les savons auront été vendus, et dans le cas où il n'y aurait point d'établissement de ce genre, dans celle des hospices de la commune voisine.

Art. 4. La saisie des savons, revêtus de la marque appartenant à la ville de Marseille, aura lieu sur la réquisition des autorités constituées de cette ville, ou de ceux de ces fabricans qui seraient munis de leur patente. Les contestations auxquelles elle donnera lieu seront portées devant nos cours et tribunaux comme matière de police.

Art. 5. Dans le cas où la plainte en usurpation de la marque ne serait point fondée, celui qui l'aura faite sera condamné à des dommages-intérêts proportionnés au trouble et au préjudice qu'il aura causés.

Art. 6. S'il était fabriqué à Marseille du savon avec de l'huile de graines, du suif ou de la graisse, alors la marque sera la même que celle qui est prescrite pour les savons de cette nature, par notre décret du 18 septembre 1811,

Ce décret exige une marque particulière pour les savons fabriqués avec de l'huile d'olive pure.

Cette marque porte ces mots: huile d'olive.

Or, ces mots sont un mensonge. Les savons qui en portent l'empreinte, ne sont pas (tout le monde le sait), composés uniquement avec de l'huile d'olive, il s'y mêle de l'huile de graine.

Que devait faire le conseil des prud'hommes? constater la fraude? mais comment? existait-il un moyen de reconnaître dans le savon le mélange d'huile d'olive et d'huile de graine? M. Vauquelin, consulté, répondit non. M. Poutet, pharmacien de Marseille, répondit hardiment: je l'ai trouvé. Mais les expériences qui furent faites ne convainquirent pas le conseil.

Il y a plus.

Faut-il interdire le mélange d'huile d'olive et d'huile de graine?

On répond à cela que, par suite de l'emploi des soudes factices, le savon fabriqué uniquement avec de l'huile d'olive est un savon friable qui se brise quand on le coupe, que la plupart des consommateurs le repoussent, puisqu'ils ont le soin de demander du savon *coupe-douce*, et que cette coupe ne peut s'obtenir, quand on emploie des soudes factices, que par le mélange de l'huile d'olive avec l'huile d'œillette.

Le conseil ne peut donc constater la vérité des marques apposées sur les savons; il ne peut empêcher le mélange, et le pût-il, il ne le devrait pas dans l'intérêt de l'industrie.

Mais, de ce qu'il ne peut ni ne doit s'opposer à un mélange nécessaire d'huile d'olive et d'œillette, s'ensuit-il la nécessité de tolérer d'autres mélanges qui se font dans des proportions évidemment nuisibles à la qualité, qui provoquent des plaintes générales, ternissent la réputation de notre ville, tendent à la dépouiller d'une riche industrie, mélanges qu'il serait si facile de constater? La plupart des fabricans pensent que non, et désirent qu'un règlement d'administration publique permette enfin au conseil de remplir la partie la plus importante de ses fonctions, et d'atteindre le but essentiel de son institution.

notre intention étant qu'on applique exclusivement aux briques de savon à l'huile d'olive fabriquées à Marseille, celle dont la forme présentera un *Pentagone.*

Art. 7. Il n'est point dérogé aux dispositions énoncées au titre IV de la loi du 22 germinal an II, lesquelles dispositions seront affichées de nouveau dans les villes de fabriques, à la diligence de notre ministre des manufactures et du commerce.

Assurément, un fabricant a le droit de produire du savon de toute manière et de toute nature, mais la bonne-foi exige que chaque qualité soit marquée d'une empreinte différente, afin que le consommateur ne soit pas trompé.

Quoiqu'il en soit, réduit à la partie la plus modeste de ses attributions, le conseil des prud'hommes n'en a pas moins fait beaucoup de bien dans notre ville; il a exercé la plus heureuse influence sur les rapports entre les fabricans et les ouvriers.

Aussi, les diverses industries de la ville de Marseille demandèrent peu après sa création que le bénéfice de cette institution ne se bornât pas aux savonneries.

Faisant droit à ces sollicitations, l'ordonnance du roi du 12 décembre 1818, fit concourir à la formation du conseil des prud'hommes les principales branches d'industrie que notre ville possède, dans la proportion suivante :

Fabriques de savon	3
Commissionnaires en cette partie	3
Soude et produits chimiques	2
Fabriques de bonnets pour le Levant	1
Fabriques de coraux	1
Filatures de coton	1
Raffineries de sucre	1
Tanneries	1
Raffineries de soufre	1
Fabriques de chapeaux	1
	15

Sur ce nombre huit doivent être choisis parmi les négocians, marchands ou fabricans, sept parmi les ouvriers.

La juridiction du conseil des prud'hommes ne put d'abord s'exercer sans appel que pour des affaires n'excédant pas une valeur de 60 fr.

Le décret du 3 août 1810, dont voici les principales dispositions agrandit le cercle de cette juridiction :

TITRE Ier.

De la juridiction des prud'hommes pour les intérêts civils.

Art. 1er. Les conseils de prud'hommes sont autorisés à juger toutes les contestations qui naîtront entre les marchands-fabricans, chefs d'atelier, contre-maîtres, ouvriers, compagnons et apprentis, quelle que soit la quotité de la somme dont elles seraient l'objet, aux termes de l'art. 23 de notre décret du 11 juin 1809.

Art. 2. Leurs jugemens seront définitifs et sans appel, si la condamnation n'excède pas 100 fr. en capital et accessoire.

Au-dessus de 100 fr. ils seront sujets à l'appel devant le tribunal de commerce de l'arrondissement, et à défaut de tribunal de commerce, devant le tribunal civil de première instance.

Art. 3. Les jugemens des conseils de prud'hommes, jusqu'à concurrence de 300 fr., seront exécutoires par provision nonobstant l'appel aux termes de l'art. 39 du décret du 11 juin 1809 et sans qu'il soit besoin, pour la partie qui aura obtenu gain de cause de fournir caution,

Au-dessus de 300 fr. ils seront exécutoires par provision en fournissant caution.

TITRE II.

Attributions des prud'hommes en matière de police.

Art. 4. Tout délit tendant à troubler l'ordre et la discipline de l'atelier, tout manquement grave des apprentis envers leurs maîtres pourront être punis par les prud'hommes d'un emprisonnement qui n'excédera pas *trois jours*.

Depuis sa création, le conseil des prud'hommes de Marseille n'a pas cessé de se réunir deux ou trois fois par semaine, le nombre des différens portés devant lui s'élève à cent environ par année; tous, à très peu d'exceptions près, sont conciliés par son intervention bienveillante.

Depuis que la cour de cassation a statué que les conseil des prud'hommes étaient compétens seulement pour les différens sur-

venus dans les fabriques qui y sont représentées, les autres industries, non comprises dans l'ordonnance de 1818, se sont plaintes d'être déshéritées des bienfaits de cette juridiction paternelle et pour ainsi dire domestique. Elles ont demandé à être représentées dans le conseil ou du moins à ne pas en être exclues.

Le conseil des prud'hommes, reconnaissant la justice de ces réclamations, a adressé le 18 juin 1840 au gouvernement le projet suivant de règlement, sur lequel il n'a point encore été statué :

Art. 1er. Les quinze membres dont se compose le conseil des prud'hommes de la ville de Marseille seront choisis parmi les marchands-fabricans, les commerçans-commissionnaires et les chefs d'atelier, contre-maîtres et ouvriers patentés.

Art. 2. Les branches d'industrie ci-après dénommées concourront à la formation du conseil dans la proportion suivante :

Les fabriques de savon,
Les commerçans-commissionnaires en cette partie,
Les fabriques de soude et produits chimiques,
Les raffineries de sucre,
Les raffineries de soufre,
Les fabricans de coraux,
Les tanneurs, corroyeurs, megissiers, pelletiers,
Les fabricans de colles fortes,
Les fabricans d'huile, de chandelles, de cire et de bougies,

Nommeront cinq prud'hommes, dont trois seront choisis parmi les marchands-fabricans, et les deux autres parmi les chefs d'atelier, les maîtres et les ouvriers........................ 5

Les fabriques de tonnellerie,
Les filatures de coton,
Les fabriques de chapeaux,
Les fabriques de bonneterie,
Les fabriques de verres et cristaux,
Les fabriques de vin, esprit de vin et liqueurs,
Les fabriques de bière et d'eaux minérales,
Les constructions de navires, barques, bateaux, etc.,
Les calefats, perceurs, voiliers, charpentiers et cordiers,
Les forgerons,
Les constructeurs de métiers,
Les mécaniciens,

Membres à Reporter................. 5

Report des Membres................. 5

Les fabriques de gaz,
Les fabriques de machines à vent ou à la vapeur,
Les propriétaires de moulins à bois de teinture et de tan,
Id. id. à moudre les blés, cimens ou plâtres,
Les laveurs de laines,
Les fabriques de papiers,
Les fabriques de noir animal,
Les facteurs d'instrumens nautiques,
Les luthiers,
Les opticiens,
Les orfèvres,
Les bijoutiers,
Les horlogers,

Nommeront quatre prud'hommes, dont deux seront choisis parmi les marchands-fabricans, et les deux autres parmi les chefs d'atelier 4

Les imprimeurs sur toiles et coton,
Id. en caractères typographiques,
Id. lithographes,
Les fabriques de papiers peints,
Les relieurs,
Les sculpteurs,
Les marbriers,
Les serruriers,
Les fabricans de cofres-fforts,
Les fondeurs de métaux,
Les tourneurs,
Les auffiers ou fabricans d'esparterie,
Les fabricans de plombs et de grenaille,
Les fabricans de vernis et de toiles cirées,
Les fabricans de cadres pour tableaux ou gravures,
Les miroitiers,
Les graveurs,
Les fabricans de tuiles, briques et malons,
Les fabricans de poterie,
Les fabricans de pelleterie et de fourrure,

Membres à Reporter................. 9

Report des Membres................ 9

Les fabricans de cartes à jouer,
Les menuisiers,
Les tabletiers,
Les ébénistes,
Les bâtonniers et fabricans de chaises,

Nommeront deux prud'hommes, dont un sera choisi parmi les marchands-fabricans et l'autre parmi les chefs d'atelier, les maîtres et les ouvriers........................... 2

Les apprêteurs,
Les bandagistes,
Les architectes,
Les maçons,
Les couvreurs,
Les plafoneurs,
Les peintres et fabricans de couleurs,
Les vitriers,
Les doreurs en bâtimens et en meubles,
Les paveurs,
Les fabriques de mastic,
Les plombiers,
Les ferblantiers,
Les pompiers,
Les armuriers ou arquebusiers,
Les maréchaux ferrants,
Les chaudronniers,
Les couteliers,
Les taillandiers,
Les balanciers,
Les charrons,
Les bourreliers,
Les selliers et carrossiers,
Les tailleurs de pierre,
Les cloutiers,
Les pharmaciens,

Nommeront deux prud'hommes, dont un sera choisi parmi les marchands-fabricans, et l'autre parmi les chefs d'atelier et ouvriers.................................... 2

Membres à Reporter............... 13

Report des Membres.............. 13

Les fabricans de salaisons,
Les bouchonniers,
Les passementiers,
Les coiffeurs et perruquiers,
Les parfumeurs,
Les malliers et coffretiers,
Les cartonniers et bimbelotiers,
Les emballeurs,
Les trieurs de morue,
Les chocolatiers,
Les cafetiers et limonadiers,
Les confiseurs,
Les boulangers,
Les pâtissiers et rôtisseurs,
Les restaurateurs,
Les charcutiers et bouchers,
Les fabricans de conserves alimentaires,
Les fabricans de viandes de pâtes,
Les fourbisseurs,
Les tisserands et fabricans de toiles,
Les amidoniers,
Les tailleurs d'habits et chaussures,
Les cordonniers,
Les modistes et fabricans de nouveautés,
Les fabricans de soie,
Les fabricans de rubans,
Les fabricans de gants,
Les tapissiers en meubles,
Les fabricans de parapluies, ombrelles ou parasols,
Les scieurs de long,
Les plâtriers,
Les fabricans de chaux,
Les fabricans de cardes,
Les fabricans de peignes,
Les brossiers,
Les charretonniers,
Les entrepreneurs d'omnibus et de diligences,
Les porte-faix.

Membres à Reporter.................. 13

Report des Membres............. 13

Nommeront deux prud'hommes, dont un parmi les marchands-fabricans, et l'autre parmi les chefs d'atelier et les ouvriers.. 2

TOTAL DES MEMBRES..... 15

» Art. 2. La juridiction s'étendra sur tous les marchands-fabricans, chefs d'atelier, maîtres-valets, contre-maîtres, commis, teinturiers, ouvriers, compagnons et apprentis travaillant pour les fabriques du lieu, ou du canton de la situation des fabriques, représentés ou non représentés dans le conseil, et quel que soit l'endroit de la résidence des uns et des autres.

» Art. 3. Il n'est rien changé aux autres dispositions du décret du 5 septembre 1810, concernant la tenue et les dépenses du conseil à la charge de la commune, ainsi que le mode d'appel des jugemens par lui rendus.

» L'élection et le renouvellement de ses membres continueront d'avoir lieu d'après le mode qui a été réglé par le décret du 11 juin 1809, rectifié le 20 février suivant :

» Les marchands-fabricans et commerçans - commissionnaires en savon, ainsi que les chefs d'atelier, contre-maîtres et ouvriers appelés à faire partie du conseil, savoir :

» Les marchands-fabricans et commissionnaires au nombre de huit,

» Et les autres au nombre de sept,

» Se conformeront dans l'exercice de leurs fonctions aux dispositions établies tant par ce décret que par la loi du 18 mars 1806, et par le décret du 3 août 1810. »

» ART. 4. Si celui qui aurait été invité par le secrétaire du conseil à se rendre au bureau particulier, en vertu de l'article 29 du décret du 11 juin 1809, n'y paraît pas, l'affaire sera remise de droit au prochain bureau général.

» Une seconde lettre d'invitation lui sera donnée, et le bureau général, quand l'objet de la demande n'excèdera pas vingt-cinq francs, pourra prononcer par défaut sur cette seconde invitation, si la partie appelée ne se présente pas pour se défendre.

« ART. 5. Les condamnations qui n'excèderont pas cent francs pourront être prononcées par le bureau général avec peine d'em-

prisonnement jusqu'à trois jours, si la partie condamnée refuse d'y satisfaire, et l'expédition du prononcé des prud'hommes, certifié par leur secrétaire, sera mise à exécution, conformément à l'art. 4 du décret du 3 août 1810, par le premier agent de police ou de la force publique.»

Voici le mode de *nomination* des conseils de prud'hommes:

« Tout marchand-fabricant, tout chef d'atelier, tout contremaître, tout teinturier ou ouvrier désigné dans la loi du 18 mars 1806, qui voudra voter dans l'assemblée, sera tenu de se faire inscrire sur un registre à ce destiné qui sera ouvert à l'hôtel-de-ville. Les faillis seront exclus. (Décret du 11 juin 1809, art. 14.)

« L'art. 3 du décret du 18 mars 1806, exclut de la composition du conseil des prud'hommes, non-seulement les marchands-fabricans en faillite, mais encore tous les marchands-fabricans qui n'ont pas six ans d'exercice de leur profession,

» Le même article exclut pareillement de la composition du conseil tous les chefs d'atelier et les ouvriers qui ne savent ni lire ni écrire, ceux qui sont rétentionnaires de matières données à employer, et ceux qui ont moins de six ans d'exercice de leur état.

» L'élection des prud'hommes se fait au *scrutin* individuel à la majorité absolue des suffrages. Nul ne peut-être élu s'il n'a 30 ans accomplis. (Art. 17).

» Les membres du conseil peuvent être réélus indéfiniment (1).

(1) Les questions qui se rattachent à l'établissement des conseils de prud'hommes, viennent d'être traitées dans un *Mémoire adressé au conseil municipal de Paris, par les ouvriers rédacteurs du journal l'*Atelier.

Ils font observer que les décrets, en faisant concourir à la formation des conseils de prud'hommes, seulement les ouvriers patentés, excluent les vrais ouvriers, ceux qui travaillent pour compte d'autrui dans les ateliers de ceux qui les occupent ou dans leur propre domicile; ces ouvriers, dans les deux cas, doivent être munis d'un livret, et par conséquent exempts de patente. Par ouvrier patenté on ne peut entendre que l'homme qui, travaillant chez lui, pour son propre compte ou pour le compte d'un fabricant, emploie souvent des ouvriers; celui-ci ne peut-être rangé que dans la catégorie des maîtres *.

Suivant ce *Mémoire*, il devrait y avoir dans les grandes villes, autant que possible, un conseil spécial pour chaque industrie ou au moins pour chaque branche des industries liées entre elles par des rapports bien marqués.

Les conseils de prud'hommes seraient chargés : 1° de la surveillance à exercer dans les ateliers sur le travail des enfans, des femmes et des adultes ; 2° du soin

* A Marseille, on n'exige pas que les ouvriers qui concourent à la formation du conseil des prud'hommes soient patentés.

Le gouvernement, dans une foule de circonstances, pourrait trouver dans les conseils de prud'hommes d'utiles auxiliaires, de précieux intermédiaires.

Le décret de l'assemblée constituante qui supprime les corporations, a détruit sans retour les entraves oppressives qui gênaient l'essor de l'industrie. Mais les corporations dépouillées de leurs priviléges, n'en subsistent pas moins, parce qu'elles naissent de la force même des choses. Une foule de professions sont encore organisées en corporations, et les autres quand elles sont menacées dans leurs intérêts, ne s'empressent-elles pas de se réunir, de ne former qu'un seul corps, pour se défendre ou choisir leurs défenseurs et leurs délégués ? Puisque cela existe, pourquoi le gouvernement ne songerait-il pas à tirer parti de cette organisation? le mal qui nous dévore est une désorganition générale; sachons donc utiliser ce qui demeure encore debout.

Les conseils de prud'hommes sont là pour donner au législateur un point de départ, et d'appui, un centre et un foyer, pour aider à la solution de bien des questions économiques.

Comme corps consultatifs, ils peuvent être investis d'une grande mission et rendre de nombreux services; depuis longtemps les chambres demandent la révision de la loi des patentes; le gouvernement s'occupe de cette question. La loi actuelle renferme dans son égalité des inégalités choquantes : soumettre à la même patente tous les membres d'une profession, dont les uns gagnent des millions et les autre peuvent à peine subsister, est une injustice grave, une absurdité choquante. Que faire pour établir une répartition meilleure et plus équitable, si non s'adresser aux conseils de prud'hommes, élus et représentans de toutes les industries, et connaissant personnellement tous ceux qui exercent la même profession? La loi comme la justice doit être aveugle, mais ceux qui l'appliquent doivent être clairvoyans, sans cela on est amené à dire *summum jus, summa injuria*.

de faire toutes les enquêtes industrielles qu'ils jugeraient utiles, ou qui leur seraient demandées par les autorités municipales et centrales; 3o d'appeler l'intervention du pouvoir législatif sur toutes les questions organiques de l'industrie et sur celles d'importation, d'exportation et de douane; 4o de juger, sans frais, les différends industriels entre les maîtres et les ouvriers; 5o de veiller à la conservation de la propriété des marques, dessins, etc.

Un conseil central serait formé de la réunion de tous les prud'hommes, il serait chargé de diverses attributions et juridictions supérieures, comme des jugemens des appels, il serait toujours présidé par un magistrat de l'ordre judiciaire.

Les conseils de prud'hommes sont donc, nous le répétons, une institution dont l'avenir nous paraît grand et utile. Dans l'état d'anarchie ou sont tombées presque toutes les industries, en présence des abus produits par une concurrence effrénée, en présence des fraudes dont se plaignent tous les consommateurs et qui portent un coup si funeste à notre commerce et à nos manufactures, surtout à l'étranger, chacun se prend à douter des avantages d'une liberté illimitée, et cherche un remède à un état de choses qui crée de déplorables résultats. Ce remède ne peut se trouver dans le rétablissement des entraves qui étreignaient les anciennes corporations; mais il existe, (nous le croyons fermement), dans les conseils de prud'hommes. Qu'on impose des règles simples et faciles au fabricant; que pour les tissus, par exemple, les qualités, les aunages, les mélanges soient indiqués par des lisières de différentes couleurs, que des conseils de prud'hommes élus par les intéressés, soient établis partout, pour veiller au maintien et à l'éxécution de ces règles, et l'on verra bientôt renaître la haute réputation que nos manufactures durent aux mesures d'ordre et de police que Saint-Louis et Colbert promulguèrent dans leur intérêt et que Napoléon essaya de rétablir (1).

(1) Outre le conseil de prud'hommes dont il est question dans ce chapitre, Marseille possède des prud'hommes pêcheurs dont les règlemens datent du XIVe siècle, on les appelait alors *Consuls des pêcheurs*. Ils sont au nombre de quatre, élus chaque année dans une assemblée générale de maîtres pêcheurs. Ils jugent gratuitement, et en dernier ressort, sans forme de procès, et sans appeler avocats ni avoués, tous les différends entre pêcheurs sur les faits de pêche. Ils ne peuvent être choisis que parmi les patrons pêcheurs âgés au moins de quarante ans, propriétaires d'un bateau monté de quatre hommes et ayant fait la pêche pendant dix ans, ou être fils de maître possédant bateaux et filets. Les audiences publiques se tiennent le dimanche à deux heures après midi. Chaque partie dépose dans une boîte 10 centimes dont le produit est destiné aux pauvres. Il n'y a pas d'autres frais, épices ni vacations.

CHAPITRE VI.

INTENDANCE SANITAIRE.

Anciennes *léproseries* ou Lazarets. — Fondation de celui de Marseille. — Son établissement aux Vieilles-Infirmeries. — Sa translation sous Louis XIV vers la Joliette. — Peste de 1720. — Mode de nomination des membres de l'intendance sanitaire. — Attributions. — Tarifs. — Lois pénales. — Travaux exécutés par l'intendance sanitaire. — Nombre des navires soumis à la quarantaine. — Droits perçus. — Montant des recettes et des dépenses. — Réglemens. — Réformes et améliorations.

De tout temps des établissemens ont été formés autour des villes pour les préserver de l'invasion des maladies réputées contagieuses.

Avant l'ère chrétienne, la lèpre qui désolait l'Orient, y fit élever des léproseries. Cette maladie pénétra dans l'Occident à l'époque de la chute de l'empire romain. De nombreuses léproseries furent alors fondées. Toutes étaient placées sous la protection de Saint-Lazare. De là vient le nom de *Lazaret*. Celle de Marseille était à l'hôpital Saint-Lazare, sur la route d'Aix. Elle cessa d'exister seulement vers la fin du XVII[e] siècle. A Martigues, où les eaux stagnantes rendaient cette maladie plus rebelle aux traitemens, un établissement sanitaire semblable subsistait encore vers le milieu du dernier siècle. Le docteur Valentin constata, en 1808, l'existence invétérée de la lèpre dans plusieurs familles de la commune de Vitrolles (1).

Les établissemens contre la peste, ne sont pas moins anciens que ceux contre la lèpre. Il en existait un à Athènes. Celui de Marseille fut fondé en 1476, à la rue *Radeau*, au coin de la rue *Lancerie*. Lorsqu'un bâtiment arrivait avec soupçon de maladie, il était retenu à la *Consigne*, placée alors au fort Saint-Jean, et les passagers étaient sequestrés dans le *Nosoconium* de la rue Radeau.

Sous François I[er], lorsque le commerce avec le Levant eut pris une grande extension par suite de l'alliance de ce prince avec Soliman, on sentit le besoin de nouvelles et plus fortes garanties contre

(1) *Statistique des Bouches-du-Rhône*, tome 1.

la peste. Le 18 avril 1526, le conseil de ville délibéra de faire bâtir un lazaret près de la porte de l'Ourse.

Cet établissement ne fut que temporaire, car dans les années suivantes la ville loua le local à des familles de pêcheurs, sous la condition de l'évacuer en cas de peste. (1)

La contagion qui se déclara en 1557 fit sentir la nécessité d'un lazaret permanent.

On affecta à cette destination plusieurs édifices situés dans le port Saint-Lambert, qui prit alors le nom qu'il a encore aujourd'hui de port des Vieilles-Infirmeries.

Lorsque Louis XIV eut fait construire la citadelle Saint-Nicolas, on trouva le lazaret trop rapproché, et il fut transféré, en 1660, vers la Joliette, au lieu qu'il occupe aujourd'hui, dans une enceinte aussi spacieuse que celle d'une cité construite pour 20,000 ames, avec 42 fontaines d'eau vive et trois ports qui s'avancent dans les terres.

La peste ravagea Marseille deux fois dans le quinzième siècle, dix fois dans le seizième et deux fois dans le dix-septième. Celle qui éclata dans le dix-huitième, en 1720, fut la plus désastreuse. On sait comment elle fut introduite. Au mois d'août 1720, il mourait à Marseille de trois à quatre cents personnes par jour. Dans la première semaine de septembre, le nombre des morts s'élevait à à mille. Ce fut le plus haut période de la maladie, qui commença de décroître à cette époque.

D'après un dénombrement officiel qu'on a lieu de croire au-dessous de la vérité, le nombre des décès fut réparti ainsi qu'il suit dans le département des Bouches-du-Rhône :

A Marseille : En ville	30,137
Dans le territoire	8,970
Dans les autres communes	23,737
Dans le département	62,844

De tout le territoire de Marseille, il n'y eut que les deux quartiers les plus éloignés, ceux de la Nerthe et de la Treille qui furent préservés.

Cette terrible expérience imposa à l'intendance sanitaire le devoir de redoubler de vigilance et de précaution. Les mesures sévères prises depuis cette époque ont été couronnées d'un plein succès,

(1) *Statistique des Bouches-du-Rhône,* tome 3, page 348.

Toutes les fois que le fléau s'est manifesté dans le lazaret, le zèle et la vigilance des intendans l'ont empêché de pénétrer dans la ville. Cela est arrivé en 1741, 1760, 1768, 1784, 1785, 1786, 1796, 1819 et 1825.

Le conseil municipal concourait autrefois à la nomination des intendans de la santé. Ils étaient au nombre de seize, dont faisaient partie les trois consuls et l'assesseur (1); les douze autres étaient choisis parmi les gens de loge, marchands et négocians faisant ou ayant fait le commerce du Levant, et parmi les anciens capitaines marins. Lorsque les consuls eurent été supprimés, les deux échevins et l'assesseur sortant d'exercice devinrent de droit membres de l'intendance (2). On ne pouvait être intendant de la santé qu'un an après être sorti du conseil de ville.

Les attributions de l'intendance furent déterminées par deux réglemens généraux, l'un du 18 décembre 1730, l'autre du 11 mai 1787, faits par l'administration sanitaire elle-même, et approuvés par le ministre de la marine.

Le tarif des droits était également réglé par le gouvernement sur la proposition de l'intendance. Sous le ministère de Colbert, des précautions furent prises contre l'exagération de ces droits. Je lis dans un édit du 9 avril 1669 :

« Et pour prévenir les abus qni pourraient être commis sous » prétexte des infirmeries, enjoignons très expréssement aux » échevins et députés du commerce et à tous nos officiers qu'il ap- » partiendra d'empêcher qu'il ne soit levé autres plus grands » droits, sous prétexte des infimeries, que jusques à la concur- » rence de ce qui sera nécessaire pour les quarantaines et purifi- » cations, à peine d'en répondre en leur propres et privés noms.»

Le 30 mai de la même année, Colbert écrivait à M. d'Oppède, intendant de Provence:

« Vous avez bien fait de régler qu'il ne sera rien pris sur le *cot-* » *timo*, et que les infirmeries de Marseille seront aussi franches que » ledit port, à l'exception de la dépense qu'il faudra faire pour les » quarantaines et les purifications des marchandises qui viendront » des lieux suspects du mal contagieux. » (3)

Toutes les recettes sont versées dans la caisse du trésorier.

(1) Réglement de 1652.
(2) Réglement de 1660.
(3) Bibliothèque du roi, manuscrit 500. Colbert.

Autrefois, le trésorier devait être nommé tous les ans. Il était membre de l'intendance et exerçait gratuitement; il pouvait être réélu. Il en est de même aujourd'hui.

Depuis 1832, l'honorable M. Varrain remplit ces fonctions avec le zèle et la capacité dont il a donné des preuves partout où les suffrages de ses concitoyens et la confiance du gouvernement l'ont appelé.

Le besoin d'une sanction pénale en matière sanitaire, la création de nouvelles autorités, à raison des mesures prises contre la fièvre jaune, ont produit la loi du 3 mars 1822 (1), l'ordonnance du 7 août suivant (2), et les instructions ministérielles qui forment un

(1) Cette loi punit de mort toute violation des lois et des reglemens sanitaire, si elle a opéré communication avec des lieux, des personnes ou des choses placées sous le régime de la patente brute, et toute déposition ou déclaration inexacte d'un capitaine ou autre fonctionnaire, s'il s'en est suivi une invasion pestilentielle.

La peine de réclusion et des travaux forcés, des amendes de deux cents à vingt mille francs sont prononcées pour la violation du régime de la *patente suspecte*, ou pour toute fausse déclaration qui n'aurait point occasionné d'invasion pestilentielle.

L'art. 12 de cette loi porte: Sera puni d'un emprisonnement d'un an à cinq ans... Tout citoyen faisant partie de la garde nationale qui se refuserait à un service de police sanitaire pour lequel il aurait été légalement requis en cette qualité... L'art. 13 dit: « Sera puni d'un emprisonnement de quinze jours a trois mois et de cinquante francs a cinq cents francs tout individu qui aurait refusé d'obéir à des réquisitions d'urgence pour un service sanitaire, ou qui ayant connaissance d'un symptôme de maladie pestilentielle, aurait négligé d'en informer qui de droit. Si le prévenu est medecin il sera en outre puni d'une interdiction d'un à cinq ans.

La commission sanitaire centrale formée auprès du ministre a désigné spécialement comme maladies pestilentielles contr l'importation desquelles l'administration devait se prémunir :

1º La peste d'Orient;

2º La fièvre jaune;

3º Le typhus des camps, des prisons, des hôpitaux et des vaisseaux;

4º La lèpre;

5º Le choléra-morbus de l'Inde.

La commission a, toutefois, fait observer que la lèpre ne paraît pas être transmissible par les marchandises.

(2) L'art. 44 de cette ordonnance est ainsi conçu: « Défenses sont faites à tout capitaine de navire provenant des Échelles du Levant ou des côtes de Barbarie, sur les deux mers, d'aborder ailleurs que dans les ports de Marseille et de Toulon, jusqu'à ce qu'il ait pu être établi dans d'autres ports du royaume des lazarets susceptibles de recevoir lesdites provenances. » — Depuis lors d'autres lazarets ont été établis dans divers ports du royaume.

code entier, mis à exécution à Marseille comme dans tous les autres ports de France.

Les contraventions sont jugées par les intendances transformées, quant à ce, en tribunal de simple police. Les crimes sont portés devant la cour d'assises, et les délits devant le tribunal correctionnel. Les membres de cette administration remplissent les fonctions d'officiers de l'état-civil dans les lazarets et autres lieux réservés.

Les intendans sont nommés par le ministre de l'intérieur, sur la proposition du préfet. Autrefois la durée de leurs fonctions était d'un an ; elle fut portée à deux, puis à quatre. Aujourd'hui elle est de six ans ; ils sont comme autrefois au nombre de 16 et renouvelés par moitié tous les trois ans.

Le maire de Marseille est leur président né ; chaque membre remplit alternativement, pendant une semaine, les fonctions de vice-président. L'officier général ou supérieur le plus élevé en grade, le commissaire de la marine, le directeur des douanes et l'intendant militaire, peuvent assister aux séances avec voix délibérative.

L'intendance de Marseille envoie tous les mois au ministre de l'intérieur le tableau de ses recettes et de ses dépenses.

Elle lui fait connaître, tous les quinze jours, l'état sanitaire de toutes les parties du monde, d'après les renseignemens fournis par sa correspondance et par ses rapports.

Si ces renseignemens sont de nature à provoquer quelques précautions contre certaines provenances, elle les adopte, sauf l'approbation du ministre, qui modifie ses actes quand il y a lieu ou les rend définitivement exécutoires. (1) En cas d'urgence, les règlemens de l'intendance sont provisoirement exécutoires sur l'autorisation du préfet.

Les autorités sanitaires ont le droit de requérir la force publique pour le service qui leur est confié.

L'intendance de Marseille comprend sous sa surveillance les départemens des Bouches-du-Rhône, de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales ; elle a sous sa dépendance les commissions sanitaires de la Ciotat, Cassis, Martigues, Arles, Aigues-Mortes, Cette, Agde, Narbonne, la Nouvelle, Saint-Laurent-de-la-Salanque, Banyols-sur-mer, Collioure et Port-Vendres.

(1) *Moniteur* 1er juin 1828.

Les intendances de Toulon et d'Ajaccio sont placées sous la direction de celle de Marseille.

Le lazaret de Marseille est un des plus beaux et des plus sûrs qui existent dans la Méditerranée. Sa superficie totale est de 232,762 mètres, c'est-à-dire le quinzième de l'espace occupé par la ville. Des travaux importans y ont été exécutés; d'autres sont sur le point de l'être. De nouveaux parloirs ont été construits pour faciliter les rapports des personnes de la ville avec celles qui sont en quarantaine. Une digue, jetée depuis la terre ferme jusqu'à l'écueil de l'Émeraude a été faite pour défendre le lazaret contre les envasemens qui obstruaient ses abords, et prévenir le retour des accidens qu'on a eu quelque fois à déplorer.

De nouveaux hangards, une galerie pour les voyageurs sont également projetés ; une porte monumentale a été élevée du côté de la Joliette, deux paratonnerres ont été établis sur la poudrière; une voie charretière et une porte ont été ouvertes du côté de la route de Paris, pour faciliter la sortie par terre des marchandises qui ont terminé leur quarantaine. C'est là une amélioration notable ; auparavant les marchandises ne sortaient du lazaret que par mer, il en résultait plus de frais et de lenteur surtout quand les bateaux ne pouvaient aller en mer à cause du mauvais temps.

On a creusé un canal pour l'écoulement des eaux hors du lazaret.

L'administration de la guerre a fait bâtir dans le lazaret, pour le logement des troupes, des casernes qui resteront en propriété à l'intendance sanitaire.

Au Frioul, on a creusé une grande citerne propre à fournir de l'eau aux agens sanitaires et aux quarantenaires.

On y construit deux hangards et une enceinte destinés à la purification des marchandises *susceptibles* provenant du Levant.

Indépendamment des ouvrages susmentionnés il a été exécuté dans les ports et établissemens sanitaires de nombreux travaux d'amélioration et d'entretien.

Les registres de l'administration sont tenus avec une exactitude qui permet d'y trouver des renseignemens utiles pour le commerce. Voici quelques chiffres qui y ont été puisés :

Le nombre des navires soumis à la quarantaine arrivés à Marseille a été :

En 1800, de................	345
» 1805, de................	774
» 1810, de................	88
» 1815, de................	605
» 1820, de................	1133
» 1823, de................	617
» 1824, de................	807
» 1829, de................	713
» 1830, de................	1243
» 1831, de................	935
» 1832, de................	1339
» 1833, de................	850

De 1834 à 1840 la moyenne du nombre des navires soumis à la quarantaine a été de 750.

Les années qui présentent les chiffres les plus élevés sont celles où les importations de grains ont été le plus considérables. Si donc la moyenne des sept dernières années est moindre que celle des sept années précédentes, on peut en tirer la conséquence que le commerce des grains étrangers est en décadence à Marseille.

Voici le tarif des droits perçus sur les navires en quarantaine et sur les marchandises déposées au lazaret avant 1828 :

Affectation des Droits.	Navires à 3 mâts.	Navires à 2 mâts.	Petits bâtimens.
Pour le bateau de service à Pomègue, par jour.................. ..	2 50	2 »	1 75
» le garde du bâtiment, par jour..	1 50	1 50	1 50
» la garde intendante, id.....	2 50	2 »	1 75
» le garde de terre à Pomègue, une fois payé....................	15 »	12 50	5 »
» le parfum, une fois payé.......	4 »	3 50	3 »
» l'aumônier de Pomègue, une fois payé........................	8 »	5 »	5 »

Depuis 1828 ces diverses taxes sur les navires en quarantaine ont été réduites à une seule ainsi fixée :

Pour les navires de	1 à 50	tonneaux	4 fr.	par jour.
»	de 51 à 100	»	6 »	»
»	de 101 à 200	»	8 »	»
»	de 201 et au-dessus		10 »	»

Il y a en outre des droits relatifs à la reconnaissance des bâtimens savoir :

	long-cours.	grand cabotage.	petit cabotage.	
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
Pour la reconnaissance du bâtiment lorsqu'il peut envoyer son canot au bureau de la santé	6	2	» 50	50 pour cent en sus pour les étrangers, à moins de conventions contraires.
Lorsque l'intendance est obligée d'envoyer un bateau en rade pour le reconnaître	12	4	1	

Les marchandises déposées au lazaret payent de 25 c. à 1 fr. par sacs, balles, caisses, colis, surons, futailles, caffas, etc., suivant le poids.

Les cuirs secs et en saumure payent 1 fr. le cent. Les peaux diverses 50 c. le cent. Avant 1828, tous ces droits étaient plus élevés.

Le salaire des gardes de santé est de 1 fr. 50 par jour, non compris la nourriture.

Le logement est *gratis*.

Les visites des médecins et chirurgiens se payent 4 fr. chacune.

Les parfums administrés aux passagers au lazaret, 4 fr. 50 l'un.

Les parfums extraordinaires à Pomègue, 2 fr.

Le bureau de la santé perçoit aussi des droits sur les patentes, bulletins, certificats, visas et reconnaissances qu'il délivre. Ils varient suivant le tonnage des navires, et sont augmentés de 50 pour cent pour les étrangers, à moins de conventions contraires.

Les patentes des bateaux de pêche sont valables pour un an.

La plupart de ces droits étaient également beaucoup plus forts avant 1828. Ils ont produit :

En 1826	26,488	35
» 1827	26,754	10
» 1828	27,084	50
» 1829	25,531	90
» 1830	25,717	10
» 1831	31,257	12
» 1832	35,338	45
» 1833	34,999	70

En 1840, les droits suivans ont produit, savoir :

Droits de reconnaissance.......	F.	10,188
» de patentes de santé.....		24,102
» de bulletin de passagers..		6,990
» de visa de patentes......		914
» de certificat de purge....		1,643
		43,837

De 1834 à 1840 il a été perçu, année moyenne, pour frais de quarantaine :

Sur les navires...........	F.	112,991
Sur les marchandises......		60,020
	F.	173,011

Le chiffre total des recettes de l'intendance sanitaire s'est élevé, année moyenne, de 1824 à 1833, à 239,147 fr. 54 c. Ses dépenses à 233,607 fr. 73 c. De 1834 à 1840 le chiffre moyen des recettes a été de 246,095 fr., celui des dépenses de 201,701 fr. Le montant des recettes est consacré aux frais d'administration et de surveillance, et à des travaux d'utilité et d'agrandissement tels que ceux que j'ai énumérés.

Tous les navires arrivant dans le port de Marseille sont tenus de venir *raisonner* à la Consigne. Les capitaines font les sermens et déclarations que la loi exige, et répondent aux questions de MM. les intendans.

Parmi ces navires, les uns sont admis immédiatement en libre pratique ; d'autres sont soumis à une quarantaine d'observation et placés à la chaîne du port ; un garde de santé leur est donné, et ils sont de plus surveillés par les postes sanitaires. Il en est qui sont renvoyés à Pomègue lorsque l'intendance leur applique le traitement de quarantaine de rigueur, c'est-à-dire le débarquement, au lazaret, des marchandises susceptibles de contagion.

Le capitaine du lazaret place les passagers dans les divers enclos suivant la nature de leur patente, et détermine les dispositions à prendre à leur égard. Chaque passager isolé à un garde nourri à ses frais ; mais ce garde peut devenir commun à deux et même à trois personnes venues sur le même bâtiment et faisant la quarantaine dans le même appartement ou dans le même enclos.

Les bâtimens partis du Levant et de la Barbarie doivent, avant d'entrer à Marseille, aborder aux ports de Pomègue ou du Frioul (1). A peine arrivés, le capitaine de l'île leur demande avec un porte-voix, leur provenance et leur état sanitaire. S'ils sont en patente brute, s'ils ont eu des morts ou des malades, le capitaine leur signifie l'ordre de mouiller à l'écart, au lieu dit la *Grande Prise*, si c'est à Pomègue, et dans l'anse de *Gailliano*, si c'est au Frioul. Lorsque le navire est amarré, le commandant vient faire sa première déclaration, il est ensuite renvoyé au lazaret pour donner des détails plus circonstanciés. De retour à bord, il débarque ses passagers et ouvre les écoutilles.

Si, au contraire, il est en patente nette, et sans malades ou sans morts, il est reçu dans un des ports des îles, et au lieu de faire sa seconde déclaration au lazaret, il va la faire à la Consigne. Les bâtimens soumis à aborder à Pomègue et au Frioul, y demeurent jusques aux deux tiers de leur quarantaine; le reste se fait à la chaîne du port.

Les règlemens sont fort anciens; ils contiennent plusieurs dispositions dont l'abrogation sollicitée par les intérêts du commerce peut se concilier avec la sécurité publique. Une d'elles, par exemple, interdisait aux navires venus des échelles, la faculté d'y retourner sans avoir fini leur quarantaine alors même qu'ils ne devaient pas entrer à Marseille. C'était une mesure vexatoire sans autre résultat que d'augmenter les dépenses des navires. J'en demandai plusieurs fois la suppression. Elle a été prononcée par un arrêté du ministère de l'intérieur du 11 février 1828.

Une ordonnance du roi du 21 août 1831 a dispensé les navires revenant de la pêche de la morue au banc de Terre-Neuve, dans

(1) Les îles de Pomègue et Ratonneau où abordent les navires venus du Levant sont situées à cinq ou six milles de Marseille... Elles ne sont habitées que par les employés de l'intendance et par quelques détachemens de troupe de ligne qui occupent les forts bâtis sur les hauteurs. Les hommes de ces détachemens ne peuvent, sans en être requis, approcher des ports de quarantaine ni des établissemens sanitaires.

Il est défendu à tout pêcheur et à toute personne quelconque d'approcher de ces îles à 200 mètres à la ronde, si ce n'est pourtant aux pêcheurs appelés *Essaugues,* munis d'une permission spéciale et auxquels sont assignés divers points du rivage où ils peuvent aborder pour tirer leurs filets.

Il leur est interdit de s'occuper d'autre chose que de leur pêche. Ils cessent de faire usage de cette permission lorsque l'officier de l'intendance, par l'effet des ordres qu'il reçoit, leur défend l'abord de l'île.

les mers d'Islande ou au Doggers-Bank de l'obligation de produire à leur arrivée dans les ports de France une patente de santé.

Par décisions royales du 22 novembre 1826 et 14 février 1834, les navires venant des états du nord de l'Europe, de la Grande-Bretagne, de la Hollande et de la Belgique, ainsi que ceux qui se livrent au grand cabotage sur les côtes de France, sont exemptés de l'obligation de produire une patente de santé à leur arrivée dans nos ports.

L'intendance sanitaire de Marseille, par décision du 7 mars 1835 approuvée par le ministre du commerce, a abrogé la disposition qui soumettait les marchandises débarquées au lazaret par des navires repartant en cours de quarantaine, à une prolongation de quarantaine de cinq jours au moins et de dix jours au plus.

Par ordonnance du 4 avril 1835, les navires venant des États-Unis de l'Amérique du nord en patente nette ne sont plus soumis à aucune quarantaine d'observation.

Les balles de coton venant des États-Unis d'Amérique ne sont plus ni ouvertes, ni débarquées au lazaret, quelque soit le régime sanitaire sous le quel se trouve placé le navire qui les a portées.

Les dispositions de cette ordonnance ont été ensuite étendues aux arrivages des Antilles.

Espérons que d'autres améliorations seront encore obtenues. On assure qu'un nouveau règlement a été présenté à l'approbation ministérielle et qu'il renferme de nombreuses facilités, particulièrement en faveur des passagers (1), Sans doute il affranchira notre

(1) Les passagers embarqués sur des bâtimens chargés de marchandises de *genre susceptible,* sujets à aborder aux îles de Pomégue et de Ratoneau doivent, à moins qu'ils ne fassent leur quarantaine à bord, se faire débarquer au Lazaret avant l'ouverture des écoutilles du navire sur lequel ils se trouvent, s'ils veulent que leur quarantaine puisse commencer le jour même de leur débarquement sans être tenus de suivre celle de la marchandise.

La quarantaine des passagers venus par navires en patente brute, et débarqués au Lazaret avant l'ouverture des écoutilles est de *vingt* jours lorsque celle des navires est réglée à *trente.*

La quarantaine des passagers venus par navires en patente suspecte et débarqués au Lazaret avant l'ouverture des écoutilles est de douze à quinze jours lorsque celle des navires est réglée à vingt et à vingt-huit jours.

Les passagers venus par navires en patentes nettes, mais soumis à une quarantaine d'observation, subissent toute la durée de cette quarantaine.

Les passagers débarqués au Lazaret, quoique séparés de l'équipage et de la cargaison, courent toutes les chances d'une prolongation de quarantaine qui serait imposée aux hommes et aux choses dont ils sont séparés.

marine d'une foule d'entraves qui pèsent sur elle sans aucun avantage pour la santé publique. Sans doute il diminuera les pertes qu'occasionnent les quarantaines en réduisant leur durée au temps strictement nécessaire pour préserver le pays de la crainte des maladies contagieuses. (1)

Les passagers arrivés à bord d'un navire pestiféré sont soumis à une quarantaine qui ne peut être moindre de 60 jours.

L'intendance ne fournit aux passagers que des bois de lit, ils doivent par conséquent se procurer les meubles dont ils ont besoin pendant le temps de la quarantaine.

(1) Depuis que j'ai exprimé ces vœux dans la première édition de cet ouvrage, la quarantaine des malades guéris de la peste et des personnes qui se sont trouvées dans le même enclos a été réduite à 40 jours au lieu de 80.

La durée de la quarantaine imposée aux marchandises apportées par un navire pestiféré ne pouvait être moindre de 90 jours. Cette limite est maintenant de 40 jours.

Voici comment les quarantaines sont aujourd'hui fixées:

Bâtimens partis des côtes soumises à l'empire Ottoman, sauf les exceptions ci-après, jusques et compris l'Égypte et les côtes de l'empire de Maroc, sur les deux mers, venant sur lest ou chargés de marchandises et autres objets :

DE GENRE SUSCEPTIBLE.

Patente suspecte : de 20 à 30 jours.
Patente brute : de 30 à 40 jours.

DE GENRE NON SUSCEPTIBLE.

Patente suspecte : de 20 à 25 jours.
Patente brute : de 25 à 40 jours.

Bâtimens partis des côtes de Barbarie, depuis et compris la régence de Tripoli jusqu'à celle de Tunis inclusivement, venant sur lest ou chargés de marchandises et autres objets :

DE GENRE SUSCEPTIBLE.

Patente suspecte de 25 à 35 jours.
Patente brute de 35 à 40 jours.

DE GENRE NON SUSCEPTIBLE

Patente suspecte : de 20 à 35 jours.
Patente brute : de 30 à 40 jours.

Pour les bâtimens partis de la mer Noire, de Constantinople, jusqu'au canal des Dardanelles inclusivement ; d'Énos ou de la rivière d'Andrinople, la *patente* est toujours réputée *brute*, et le *minimum* de la quarantaine est de *trente* jours ; les marchandises sont traitées suivant leur nature.

Lorsque la peste a régné dans un pays où elle n'est pas habituellement, les provenances de ce pays sont traitées *pendant un an* comme les provenances à *patente suspecte* des pays ottomans.

Beaucoup de réclamations se sont élevées ; il est à présumer que le nouveau règlement fera droit à celles qui sont fondées. Ainsi, l'on a demandé que le temps employé à la traversée, lorsque, depuis le jour du départ, le bâtiment n'a communiqué avec aucun navire ni aucune terre supposés infectés de contagion, entrât en déduction du temps fixé pour la quarantaine. Cela serait rationnel, du moins pour ceux qui ne porteraient aucune marchandise susceptible de garder en elle le germe de la maladie.

En effet, deux navires partent ensemble de Smyrne, l'un, à cause de la supériorité de sa marche, ou parce qu'il est plus favorisé par le vent, met un mois de moins à faire la traversée; il aura l'entrée lorsqne l'autre commencera à peine sa quarantaine. Cela n'est-il pas contraire à l'équité ? Puisque ces deux navires sont partis ensemble, puisque (c'est ce que nous supposons) ni l'un ni l'autre n'ont communiqué avec aucune terre ni aucun navire suspect depuis leur départ, l'un et l'autre ne devraient-ils pas être admis en libre pratique le même jour ? (1)

Quant aux pays ottomans autres que ceux qui viennent d'être désignés dans la dernière partie de cette note, et aux côtes de Barbarie et de l'empire de Maroc sur les deux mers, les navires qui en sont partis dans l'intervalle de 60 jours après la cessation du fléau sont toujours traités comme ayant *patente brute*, ceux qui sont partis dans l'intervalle du soixantième au quatre-vingtième jour sont toujours traités comme ayant *patente suspecte*.

Les bâtimens partis de Gibraltar étaient, il y a quelques années, assujétis à une quarantaine d'observation dont le *minimum* était de 10 jours, et ceux partis des autres ports de l'Andalousie à une observation de sept jours.

(1) D'après une communication faite à l'Académie des sciences par le docteur Aubert, le gouvernement anglais, se fondant sur ce que jamais la durée de la période d'incubation de la peste n'a passé huit jours, et que toujours la peste a éclaté à bord d'un bâtiment du deuxième au huitième jour *, a admis en principe pour ses paquebots à vapeur et ses navires de guerre, que le temps de la quarantaine serait compris dans le temps du voyage, et a rendu la décision suivante que l'on ne tardera pas sans doute à appliquer aux navires marchands :

« La quarantaine avec patente brute, ne sera plus que de quatorze jours
» compris dans le temps du voyage, et s'il y a une mort suspecte la quaran-
» taine de quatorze jours recommencera à dater du jour de la mort. »

Ceci équivaut à une complète abolition des quarantaines puisqu'il faut au moins pour aller d'Alexandrie en Angleterre quinze à seize jours par les paquebots à vapeur.

De sorte que le voyageur qui voudra aller d'Alexandrie à Marseille y sera plutôt en s'embarquant sur le paquebot qui va en Angleterre que sur celui qui va directement à Marseille, parce que passant d'Angleterre en France il n'a à subir

* Ces assertions ont été démenties par divers faits portés à la connaissance de l'Académie des sciences, dans sa séance du 11 octobre 1841, par M. le ministre du commerce.

Il est à regretter aussi que les provenances d'Alger soient soumises à la quarantaine. Cela nuit à nos rapports avec cette possession et en arrête les progrès. Qu'un lazaret y soit promptement établi, et alors sans doute la liberté et la facilité des communications produiront les plus heureux résultats. (1)

Il est une foule d'autres améliorations qu'il serait facile d'indiquer, mais nous sommes persuadés qu'elles n'ont pas échappé au zèle et aux lumières de MM. les intendans, qui se dévouent d'une manière si honorable au maintien de la sécurité publique.

Nous attendons beaucoup aussi de la volonté active et éclairée de de M. le ministre du commerce dont l'attention a été appelée sur cet important sujet. Il a chargé des commissaires spéciaux de parcourir tous les lazarets de la Méditerranée, tant en France qu'à l'étranger, avec la mission d'examiner quels sont les vices à corriger, les réformes à opérer et les améliorations à introduire dans notre régime sanitaire (1834).

aucune quarantaine. Par la ligne des paquebots anglais, il arrivera (en patente brute), à Southampton en 16 jours, à Londres en 17, à Paris en 19, à Marseille en 22; tandis que par le paquebot français il n'est à Marseille que le 35e jour; à Paris le 38e, à Londres le 41e.

Par ce moyen, l'Angleterre s'emparera des avantages de notre position géographique au grand détriment de nos intérêts politiques et commerciaux en Orient.

(1) Depuis le mois de février 1841, les provenances d'Alger ne sont plus soumises à la quarantaine.

CHAPITRE VII.

BANQUE.

Établissement des premières banques. — Puissance du crédit. — Banque d'Angleterre. — Banque de Law. — Napoléon institue la Banque de France. — Banques locales. — Leurs opérations. — Leurs vœux. — Banque de Marseille. — Causes qui en ont amené la création. — Ses statuts. — Ses débuts. — Exportations du numéraire. — Nécessité d'en faire venir à grands frais. — Tableaux des importations et des exportations de monnaies et de lingots d'or et d'argent du port de Marseille. — Escomptes. — Comptes courans — Dividendes. — Directeurs. — Achats de rentes et d'immeubles. — Variations du taux et du terme de l'escompte. — Concurrence. — Marche ascendante.

Partout où le commerce s'est développé, le besoin du crédit s'est fait sentir : quand un négociant fait une expédition lointaine ses capitaux sont engagés pour long-temps, il a souvent recours à des avances considérables qu'il ne peut rembourser qu'après le retour de ses cargaisons. Aussi les premières banques s'établirent dans des villes maritimes ; en 1157, à Venise ; en 1349, à Barcelonne ; en 1407, à Gênes ; en 1609, à Amsterdam ; en 1619, à Hambourg ; et en 1694, en Angleterre. Elles furent d'abord de simples banques de dépôt ; leurs coffres renfermaient en espèces des sommes égales au montant de leurs billets.

Il n'en résulta, dans le principe, que plus de facilité et d'économie dans la circulation des valeurs, mais une vérité féconde en jaillit : c'est que le numéraire métallique n'est pas indispensable au développement du commerce et de l'industrie, et qu'on peut créer au moyen du crédit un immense capital qui double la force et la puissance des travailleurs.

Une fois cette vérité comprise, on a pu tripler les valeurs en circulation au moyen de quelques feuilles de papier, dont l'émission procure un bénéfice représenté par la réduction ou l'escompte opéré sur les lettres de change, contre les quelles on les donne.

Le crédit s'est manifesté partout comme la première de toutes les puissances et comme l'arbitre du monde, témoins la Hollande,

qui finit par humilier Louis XIV, et l'Angleterre qui a envoyé Napoléon mourir à Sainte-Hélène. (1)

Cette puissance, comme toutes les autres, a besoin d'être modérée et de s'imposer certaines limites. Pour les avoir dépassées, la banque d'Angleterre fut forcée, en 1797, de suspendre ses paiemens en espèces. Mais la nation avait si bien compris l'avantage du crédit et la puissance de la garantie de l'État que la confiance publique ne fut point ébranlée. Les billets de la banque continuèrent à circuler, le gouvernement les reçut en paiement des impôts, l'emprisonnement pour dettes fut épargné à ceux qui se libèreraient par ce moyen, et l'Angleterre n'en demeura pas moins le pays le plus riche du monde. (2)

Les paiemens en espèces ne furent repris qu'en 1819, et cinq années après on comptait en Angleterre près de 700 compagnies organisées au capital de dix milliards. (3)

En France, les premiers essais du crédit remontent à l'époque de la Régence. Quand Louis XIV mourut, la dette publique s'élevait à plus de trois milliards, la banqueroute semblait imminente. Elle fut même proposée au Régent qui la rejeta noblement (4). C'est à cette époque que Jean Law fit la proposition d'une banque de circulation et d'escompte. Il obtint la permission d'établir une banque privée, parfaitement semblable à beaucoup d'égards à ce qu'est de nos jours la banque de France.

Le succès fut prompt et décisif. La confiance fut générale, l'industrie et le commerce se réveillèrent : la banque put émettre jusqu'à cinquante millions de billets avec un capital de six.

Mais cette banque admirablement organisée ne suffisait point à Law, il se jeta dans les erreurs et les excès de son fameux système si bien décrit par M. Thiers et par M. Blanqui. La catastrophe qui en fut la suite porta au crédit, en France, un coup dont il commence à peine à se relever.

(1) Ad. Blanqui, tome II, page 58. (*Histoire de l'Économie politique.*)

(2) M. Pebrer (*Histoire financière de l'empire Britannique*), évalue à près de *cinquante milliards* de francs la somme des revenus perçus et des emprunts consommés par le gouvernement anglais depuis le commencement de la révolution française jusqu'à la paix de 1815. C'est une somme cinq fois plus considérable que toute la masse de numéraire existant en Europe à cette époque.

(3) A complete view of the joint stock companies formed during the years 1824 and 1825, by Henry English.

(4) Ad. Blanqui. — *Loco citato.*

Napoléon institua la banque de France au capital de 45 puis de 90 millions (1806). Ce fut long-temps notre seul établissement de crédit; les États-Unis en avaient, en 1815, 208 au capital de 431,862,848 fr., et en 1838, 882 au capital de 2,311,027,478 fr.

Des banques locales ont été autorisées
A Rouen, le 17 mai 1817;
A Nantes, le 11 mars 1818;
A Bordeaux, le 23 novembre 1818;
A Lyon, le 29 juin 1835;
A Marseille, le 29 septembre 1835;
A Lille, le 29 juin 1836;
Au Havre, le 25 août 1837;
A Toulouse, le 11 juin 1838;
A Orléans, le 8 novembre 1838;
A Dijon, le 4 août 1839.

La banque de France n'est point restée stationnaire, ses opérations avec le commerce, qui montaient, en 1807, à 400 millions, se sont élevées en 1839 à 1,400,000,000 fr.

Elle a fondé des comptoirs à
Reims,
Saint-Etienne,
Saint-Quentin,
Montpellier,
Châteauroux,
Besançon,
Clermont-Ferrand,
Caen.

Les escomptes de ces comptoirs, qui, en 1837, n'avaient atteint que 25 millions, ont été en 1839 de 83 millions.

Les banques des départemens sont régies par des règlemens à-peu-près uniformes. Leurs opérations sont resserrées dans d'étroites limites ; elles aspirent à en élargir le cercle, et à plus de liberté dans leurs mouvemens. En 1840, lors de la discussion du projet de loi pour le renouvellement du privilége de la banque de France, elles demandèrent :

1° Que chaque banque pût escompter du papier payable dans toute ville où se trouverait une banque autorisée ;

2° Que les banques pussent payer réciproquement leurs billets

à ordre et escompter leurs billets au porteur avec obligation d'équilibrer leurs comptes courans au moins une fois par mois;

3° L'extension du rayon des comptes courans avec obligation d'élire un domicile au siége de l'établissement;

4° La faculté d'escompter des effets à deux signatures garanties par un dépôt d'actions de la banque qui admet ces effets;

5° La faculté de recevoir en dépôt des sommes de 2,000 fr. et plus pour le terme de deux mois au moins, et à un intérêt qui ne pourrait excéder 4 pour cent par an.

6° La faculté d'émettre des coupures de 100 fr.

La chambre de Marseille, consultée sur ces demandes, écrivit que sur six elle en approuvait quatre; celle du Havre les approuva toutes. La commission, par l'organe de son rapporteur, M. Dufaure, déclara qu'il lui paraissait utile d'élargir avec prudence la circonscription dans laquelle opèrent quelques-unes des banques locales, qu'elle croyait même que l'art. 32 de la loi de l'an XI, qui ne permet pas dans les départemens des coupures au-dessous de 250 fr., pouvait, sans danger être modifié, maiselle ne fit aucune proposition.

C'est en 1833 que l'on commença à s'occuper à Marseille de la création d'une banque.

Avant cette époque le commerce ne trouvait guère les capitaux qu'il avait à demander au crédit que dans les caissesdes capitalistes et anciens négocians connus sous le nom de *disposeurs*. Cette ressource était précaire et variable. Tantôt l'escompte était à 2 1/2, 2 et même 1 1/2 pour cent, comme on le vit sous la restauration ; tantôt, il s'élevait à 4 1/2, 4 3/4 et même 5 pour cent pour retomber peu après à 2 1/2.

Inconvénient grave! Les disposeurs habitués à considérer le taux de l'escompte comme une sorte de thermomètre qui leur montrait un signe de sécurité et de prospérité dans sa diminution et un signe de gène et de discrédit dans son élévation, fermaient leurs caisses dès que l'escompte s'élevait, c'est-à-dire, lorsque le commerce éprouvait davantage le besoin de leurs capitaux.

D'un autre côté, l'exportation toujours croissante des espèces, encore activée par les bateaux à vapeur, ajoutait à la rareté du numéraire.

Cet état de choses devait faire sentir la nécessité de créer à Mar-

seille une banque dont les billets combleraient les vides opérés dans la circulation par ces exportations d'espèces, et par la timidité des *disposeurs*.

Des capitalistes éminens de Paris et de Marseille se réunirent et proposèrent (le 14 décembre 1833) de former une banque avec un fonds capital de 10 millions.

Ils rencontrèrent une vive opposition à Marseille même. On trouva que la part des banquiers parisiens était trop forte, que les fondateurs marseillais eux-mêmes s'étaient attribué une trop grande quantité d'actions, et qu'ils avaient ainsi le tort de ne pas admettre à la création d'un établissement éminemment marseillais, tous les négocians de la place qui demandaient à y concourir.

En effet, tous ceux qui n'avaient pu obtenir des promesses d'actions, tous ceux que mécontentait la seule idée de préférence entre citoyens de la même ville, se réunirent pour présenter un autre projet de banque sans le concours, il est vrai (et c'était fâcheux) des principaux banquiers, mais avec celui de presque toute la population.

Sous un gouvernement populaire et libéral, ayant pour principe la satisfaction des vœux du plus grand nombre, ce dernier projet, présenté par la démocratie financière (et ce mot n'a ici qu'un sens très honorable) devait l'emporter et l'emporta sur celui que présentait la haute banque qui en s'isolant, dans cette circonstance, encourut la qualification si impopulaire d'aristocratie (1).

Une banque fut donc établie à Marseille, en voici les statuts :

(1) Il n'en est pas moins certain que l'on doit beaucoup de reconnaissance à ceux qui les premiers ont proposé de se charger d'établir une banque à Marseille ; leur exemple a entraîné toute la population vers cet utile projet; on peut les considérer comme les véritables fondateurs de la Banque, puisque ce n'est que sur l'appel qu'ils ont fait au commerce que l'on s'en est occupé. Si cet appel a eu plus de retentissement qu'ils ne le croyaient, s'ils n'ont pu admettre tous ceux qui se présentaient, c'est que des engagemens étaient déjà pris par eux envers la capitale, et ils ne pouvaient prévoir qu'un projet qui jusqu'alors avait trouvé peu de partisans à Marseille, deviendrait tout-à-coup si populaire. Au reste, ils n'ont pas voulu engager de lutte; dès qu'ils ont vu opposer à leur projet un projet rival présenté par la majorité du commerce marseillais, ils se sont dignement et patriotiquement retirés ; on ne les a pas moins vus depuis, et on ne les verra pas moins à l'avenir, toujours disposés à concourir à tout ce qui peut contribuer à enrichir ou à embellir notre ville.

STATUTS

DE LA BANQUE DE MARSEILLE

TITRE PREMIER.

DE LA BANQUE

—

SECTION PREMIÈRE

Constitution et durée de la Société

Art. Ier. Il sera établi à Marseille, aussitôt que l'autorisation en aura été obtenue du gouvernement, une banque publique d'escompte, de dépôt et de comptes courans, sous la dénomination de *banque de Marseille*.

Art 2. Elle sera constituée en société anonyme : les fonds en seront faits par actions.

Art. 3. La durée de la société sera de vingt ans, à partir de la date de l'ordonnance royale qui l'aura autorisée.

Elle pourra être renouvelée en observant les formalités prescrites par le Code de commerce ; mais le vœu de la majorité pour le renouvellement ne sera pas obligatoire pour la minorité, qui n'aura d'autre droit que de réclamer au prorata ce qui lui reviendra dans la liquidation

SECTION II

Du capital de la banque et de ses actions

Art. 4. Le fonds capital de la banque de Marseille sera de quatre millions de francs, divisés en quatre mille actions de mille francs chacune.

Art. 5. Les actions de la banque seront nominatives

Elles seront représentées par une inscription nominale sur les registres de la banque, tenus en double à cet effet. Il sera délivré aux propriétaires desdites actions un certificat de cette inscription. Dans aucun cas les actions ne pourront être au porteur; elles pourront être acquises par des étrangers aussi bien que par des Français.

Art. 6. La transmission des actions s'opérera par la déclaration du propriétaire ou de son fondé de pouvoirs, signée sur les registres tenus en double à la banque, et certifiée par un agent de change en cas de vente, ou, dans le cas de transmission par succession, par un notaire.

S'il y a opposition signifiée à la banque et visée par elle, le transfert ne pourra s'opérer qu'après la levée de l'opposition.

Art. 7. Les actionnaires de la banque ne seront responsables de ses engagemens que jusqu'à concurrence du montant de leurs actions

Art. 8. Aussitôt que la banque sera constituée, et dans la quinzaine de l'avis qui leur en sera donné, les actionnaires seront tenus de verser à sa caisse, en espèces, le montant de leurs actions.

SECTION III.

Des opérations de la banque.

Art. 9. La banque ne pourra, dans aucun cas ni sous aucun prétexte, faire ou entreprendre d'autres opérations que celles qui lui sont permises par les présens statuts.

Art. 10. Les opérations de la banque consisteront :

1° A escompter des lettres de change et autres effets de commerce à ordre et à échéances déterminées ;

2° A se charger pour le compte des particuliers et pour celui des établissemens publics, de l'encaissement gratuit des effets sur Marseille qui lui seront remis.

3° A recevoir en compte courant, sans intérêts et sans frais, les sommes qui lui seront versées, et à payer tous mandats et assignations sur elle jusqu'à concurrence des sommes encaissées, au crédit de ceux qui auront fourni ces mandats ou assignations ;

4° A tenir une caisse de dépôts volontaires pour tous titres, lingots et monnaies d'or ou d'argent de toute espèce.

Art. 11. La banque pourra faire des avances sur les dépôts effectués en lingots et matières d'or ou d'argent ; ses réglemens intérieurs détermineront le mode à suivre pour fixer la valeur de ces dépôts, le taux de l'intérêt et le terme dans lequel ils pourront et devront être retirés.

Art. 12. La banque pourra, en se conformant à la loi du 17 mai 1834, et à l'ordonnance du roi du 15 juin de la même année, faire des avances sur dépôts d'effets publics français ; les conditions en seront déterminées par ses règlemens intérieurs.

Elle pourra aussi acquérir des effets publics français pour son propre compte, non-seulement pour l'emploi de ses réserves, mais encore de son capital.

Art 13. La banque n'admettra à l'escompte que des effets de commerce timbrés, payables à Marseille, revêtus de la signature de trois personnes au moins, notoirement solvables, dont une, au moins, domiciliée à Marseille.

Elle pourra néanmoins admettre, avec les mêmes garanties, les effets de commerce payables à Paris (1).

Elle pourra aussi admettre à l'escompte les effets garantis par deux signatures seulement, mais notoirement solvables, si l'on ajoute à la garantie de ces deux signatures un transfert d'actions de la banque ou d'effets publics du gouvernement français, ou de la ville de Marseille.

En cas de non-payement des effets ainsi garantis par un transfert d'actions de la banque ou d'effets publics, la banque pourra, après la simple dénonciation de l'acte du protêt, faire procéder immédiatement, par l'intermédiaire d'un agent de change, à la vente des valeurs transférées en garantie, sans que jusqu'à

(1) En 1839 la banque a été autorisée à escompter les effets payables à Lyon et à Toulon.

l'entier remboursement du montant des effets protestés en capital, intérêts et frais, cette vente puisse suspendre les autres poursuites.

La banque refusera d'escompter les effets dits *de circulation*, créés collusoirement entre les signataires, sans cause ni valeur réelle.

Art. 14. L'escompte sera perçu à raison du nombre de jours et même d'un seul jour, s'il y a lieu.

Le taux de l'escompte ainsi que les cours du papier sur Paris seront réglés par le conseil général.

Art. 15. Toute personne domiciliée à Marseille, et notoirement solvable, pourra sur sa demande, appuyée par deux membres du conseil général ou par deux personnes ayant déjà des comptes à la banque, obtenir un compte courant et être admise à l'escompte. La qualité d'actionnaire ne donne droit à aucune préférence,

Art. 16. La banque fournira des récépissés des dépôts volontaires qui lui seront faits : le récépissé exprimera la nature et la valeur des objets déposés; le nom et la demeure du déposant; la date du jour où le dépôt a été fait et de celui où il devra être retiré ; enfin le numéro du registre d'inscription.

Le récépissé ne sera point à ordre et ne pourra être transmis par la voie de l'endossement.

La banque percevra, sur la valeur estimative des dépôts sur lesquels il ne sera point fait d'avance, un droit de garde dont la quotité sera réglée par le conseil général.

Art. 17. La banque émettra des billets payables au porteur et à vue. Ces billets seront de mille francs et de cinq cents francs; néanmoins il pourra être émis aussi des billets de deux cent cinquante francs, mais seulement jusqu'à concurrence du quinzième de l'émission totale.

La quotité des émissions sera déterminée par le conseil général.

Le montant des billets en circulation, cumulé avec celui des sommes dues par la banque en comptes courans et payables à volonté, ne pourra excéder le triple du numéraire existant matériellement en caisse.

Les billets seront confectionnés à Paris conformément à l'artidle 31 de la loi du 24 germinal an XI.

Art. 18. Pour la facilité et la sécurité de la circulation, la banque pourra émettre, dans les mêmes coupures, des billets à ordre, et dont la propriété ne pourra être transmise que par la voie de l'endossement.

SECTION IV.

Dividende et fonds de réserve

Art. 19. Il sera réparti tous les six mois un dividende aux actionnaires; ce dividende se composera des bénéfices acquis pendant le semestre.

Lorsque ces bénéfices s'élèveront à plus de deux pour cent du capital primitif, il sera exercé sur l'excédant une retenue de vingt-cinq pour cent dont le montant sera employé a former un fonds de réserve; le surplus seulement sera réparti.

Le fonds de réserve formé, si le dividende d'un ou plusieurs semestres n'atteignait pas deux pour cent du capital primitif, la somme nécessaire pour le porter à cette proportion sera empruntée au fonds de réserve.

Aussitôt que les fonds mis en réserve s'élèveront au cinquième du capital, c'est-à-dire à huit cent mille francs; la retenue cessera, et la totalité des bénéfices acquis pendant le semestre sera alors distribuée aux actionnaires.

Il n'y aurait à rétablir cette retenue qu'autant que des prélèvemens nécessaires pour compléter le dividende auraient réduit la réserve à une proportion inférieure au cinquième du capital, et jusqu'à ce qu'elle y ait été reportée.

Les fonds mis en réserve seront colloqués en effets publics français.

TITRE II.

DE L'ADMINISTRATION DE LA BANQUE.

SECTION PREMIÈRE.

De l'Assemblée générale.

La réunion des actionnaires qui composeront l'association de la banque de Marseille sera représentée par l'assemblée générale.

Cette assemblée sera composée de soixante et quinze actionnaires propriétaires, depuis plus de six mois, du plus grand nombre d'actions non engagées. En cas de parité dans le nombre des actions, l'actionnaire le plus anciennement inscrit sera preféré.

Pour être membre de l'assemblée générale, il faudra être citoyen français, naturalisé ou domicilié à Marseille depuis cinq ans au moins.

Les membres de l'assemblée générale, devront y assister et voter en personne sans pouvoir se faire représenter.

Chacun d'eux n'aura qu'une voix, quel que soit le nombre d'actions qu'il possède.

Art. 21. L'assemblée générale se réunira une fois par année, à l'époque qui sera déterminée par le règlement.

Elle sera convoquée par le conseil général de la banque, et présidée par le régent, président de ce conseil.

Le régent secrétaire du conseil général y remplira les fonctions de secrétaire,

Il sera rendu compte à l'assemblée générale de toutes les opérations de la banque.

Elle procédera ensuite au scrutin secret et individuel, à la majorité absolue des suffrages, à l'élection des régens et censeurs qu'il y aura lieu de nommer en remplacement de ceux dont les fonctions seront expirées ou devenues vacantes.

Art. 22. L'assemblée générale, outre les cas prévus par les articles 39, 40 et 43, pourra être convoquée extraordinairement, lorsque la convocation aura été requise par deux censeurs au moins, et délibérée par le conseil général.

SECTION II.

Du Conseil général.

Art. 23. Le conseil général sera composé de douze régens et de trois censeurs.

Les régens auront voix délibérative, et les censeurs consultative.

Art. 24. Les régens et les censeurs seront nommés pour trois ans, ils seront renouvelés par tiers chaque année ; ils sont rééligibles.

Pour les deux premières années, les régens et les censeurs sortans seront désignés par le sort ; ensuite par le rang d'ancienneté de leur nomination.

Art. 25. Les fonctions de régens et censeurs sont gratuites, il leur sera attribué seulement des jetons de présence.

Art. 26. Les régens et les censeurs, avant que d'entrer en fonctions, seront tenus de justifier qu'ils sont propriétaires de vingt actions de la banque, lesquelles devront être libres et demeureront inaliénables pendant la durée de leurs fonctions.

Art. 27. Le conseil général élira chaque année, aussitôt après l'installation de ses nouveaux membres, son président et son secrétaire, lesquels ne pourront être pris que parmi les douze régens. L'un et l'autre seront rééligibles ; cependant, après trois années consécutives d'exercice, ils ne seront rééligibles qu'après un an d'intervalle.

Art. 28. Le conseil est chargé de la gestion de l'établissement ; il nomme le directeur et le caissier principal, et fixe leur traitement ; il autorise toutes les opérations permises par les statuts et en détermine les conditions ; il fait choix des effets qui doivent être pris à l'escompte ; il fixe le taux de cet escompte et le montant des sommes qu'il conviendra d'y employer aux diverses époques de l'année, d'après la situation de la banque ; il délibère les règlemens de son régime intérieur ; il arrête tous traités, conventions et transactions, lesquels sont signés en son nom par le président, le secrétaire et le directeur ; il statue sur la création, l'émission, le retrait ou l'annullation des billets, la forme qui leur sera donnée, et les signatures dont ils sont revêtus ; il fixe, sur la proposition, du directeur l'organisation des bureaux, les traitemens et salaires affectés à chaque emploi, et toutes les dépenses de l'administration, lesquelles devront être délibérées chaque année et d'avance.

Art. 29. Le conseil général se réunira au moins une fois par semaine et toutes les fois que le président le jugera nécessaire, ou que la demande en sera faite par les censeurs.

Art. 30. Aucune résolution ne pourra être prise sans le concours de sept régens et la présence d'un censeur. Les délibérations auront lieu à la majorité absolue ; la voix du président ou du régent qui le remplacera dans la présidence du conseil sera prépondérante en cas de partage.

Art. 31. Toute délibération ayant pour objet la création ou l'émission de billets devra être approuvée par les censeurs ; leur refus unanime en suspendra l'effet.

Art. 32. Le compte annuel des opérations de la banque, qui devra être présenté à l'assemblée générale le jour de sa réunion périodique, sera arrêté par le conseil général et présenté en son nom par son président.

Ce compte sera imprimé et remis au préfet, à la chambre de commerce, au tribunal de commerce et à chacun des membres de l'assemblée générale.

SECTION III.

Des Censeurs.

Art 33. Les censeurs veilleront spécialement à l'exécution des statuts et des règlemens de la banque ; ils exerceront leur surveillance sur toutes les parties de l'établissement ; ils se feront représenter l'état des caisses, les registses et les portefeuilles de la banque, toutes les fois qu'ils le jugeront convenable ; ils proposeront toutes les mesures qu'ils croiront utiles, et si leurs propositions ne sont pas adoptées, ils pourront en requérir la transcription sur les registres des délibérations.

Ils rendront compte chaque année à l'assemblée générale de la surveillance qu'ils auront exercée.

SECTION IV.

Du Conseil d'Escompte.

Art 34. Il sera formé un conseil d'escompte composé de neuf négocians exerçant le commerce à Marseille.

Les membres du conseil d'escompte seront choisis par les censeurs sur une liste triple présentée par les régens ; ils seront nommés pour trois ans, de manière à ce que le conseil d'escompte soit renouvelé par tiers chaque année ; ils sont rééligibles : avant que d'entrer en fonctions, ils seront tenus de justifier de la possession de cinq actions de la banque, lesquelles demeureront inaliénables pendant la durée de leurs fonctions.

Art. 35. Les membres du conseil d'escompte concourent avec les régens, dans la proportion qui sera indiquée par les règlemens, à la formation du comité chargé du choix du papier qui sera pris à l'escompte, et y ont voix délibérative.

SECTION V.

Du Directeur.

Ar. 36. Le directeur exercera, au nom du conseil général, la direction des affaires de la banque et de ses bureaux.

Il présentera à tous les emplois ; il signera la correspondance, les acquits d'effets sur Marseille, et les endossemens du papier sur Paris ; il assistera de droit avec voix consultative aux séances du conseil général, excepté dans le cas où il se formera en comité secret, et aux séances du comité d'escompte.

Art 37. Avant que d'entrer en fonctions, le directeur sera tenu de justifier de la possession de vingt actions de la banque, lesquelles demeureront inaliénables pendant toute la durée de sa gestion.

Art. 38. Le directeur ne pourra être révoqué que par une délibération du conseil général, rendue dans une séance à laquelle assisteront au moins neuf régens et deux censeurs.

TITRE III.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 39. Si par des événemens quelconques le capital se trouvait réduit aux deux tiers, l'assemblée serait immédiatement convoquée à l'effet d'examiner s'il y a lieu à la liquidation de la société.

La délibération qui ordonnera cette liquidation ne pourra être prise qu'à la majorité de la moitié en nombre et des trois-quarts en somme.

Art. 40. S'il arrivait que par retraite ou décès le nombre des régens se trouvât réduit à huit, et celui des censeurs à un, il y aurait lieu à convoquer extraordinairement l'assemblée générale à l'effet de procéder au remplacement de ceux des régens et censeurs qui auraient cessé de faire partie du conseil général.

Les membres élus en remplacement ne le seraient que pour le temps qui resterait à courir à leurs prédécesseurs.

Art. 41. Les actions judiciaires seront exercées au nom du conseil général, poursuites et diligences du directeur.

Ar. 42. Un an avant le terme de vingt années, fixé pour la durée de la société, tous les actionnaires seront convoqués pour statuer sur le mode de liquidation ou délibérer s'il y a lieu à renouvellement.

Art. 43. Les modifications aux présens statuts dont l'expérience aura fait reconnaître la nécessité, ne pourront être sollicitées du gouvernement qu'après avoir été proposées par le conseil général à l'assemblée générale extraordinairement convoquée à cet effet, et délibérées par elle à la majorité des trois-quarts en nombre et en somme.

Lorsque les administrateurs de la banque de Marseille entrèrent en fonctions (mars 1836), l'escompte s'était élevé et se maintenait au taux si peu ordinaire sur notre place de 5 p. °/₀. L'argent était rare. Demander tout-à-coup aux actionnaires un capital de 4 millions, c'était peut-être gêner la circulation : on leur accorda la faculté de verser une partie du montant de leurs actions en effets de commerce.

La banque fixa dabord son escompte à 4 1/2 pour cent l'an : 1/2 pour cent au-dessous du cours de la place ; mais bientôt les exportations d'espèces continuant à être importantes, elle l'éleva à 5 pour cent. Pendant tout le cours de cette année (jusqu'au 16 décembre) elle ne l'abaissa pas au-dessous de 4 1/2. Au commencement de l'année 1837, il était à 4 pour cent ; en février, à 3 1/2.

Dès son début, la banque rencontra l'obstacle qui n'a cessé de grandir depuis 1836, et contre lequel elle n'a pas cessé de lutter avec succès mais à grands frais, la demande incessante de numéraire pour l'exportation.

Pour ne pas dégarnir ses caveaux, ce qui aurait arrêté l'émission de ses billets dont le montant ne peut dépasser plus de trois fois celui de ses dépôts en numéraire, elle a été constamment obligée depuis sa fondation de faire venir des espèces de Lyon, de Paris et autres villes. Il en est résulté de grands sacrifices qui ont diminué le montant de ses dividendes, mais sans lesquels elle eût été obligée de restreindre et même de suspendre ses opérations.

La première année, elle s'adressa à cet effet à MM. de Rotchschild; elle stimula l'intérêt des banquiers de Marseille par une prime en faveur des versemens en espèces de 1/8 pour cent, sans engagement fixe, ou de 1/4 pour cent avec obligation de verser des espèces à jour déterminé. On traita aussi avec le directeur de la Monnaie de Marseille, en lui faisant à un intérêt fort modéré des avances sur lingot qu'il remboursait en écus neufs. Par ces moyens elle se procura la somme de 13,994,651 fr. : les frais pour l'obtenir s'élevèrent à 62,260 fr.

La seconde année (1837-38), elle reçut environ 8,000,000 fr. d'espèces qui lui coûtèrent en primes, frais de transport, commission, intérêts, perte au papier, etc., la somme de 29,780 fr.

L'année suivante, l'interruption des travaux de l'hôtel des monnaies, interruption qui dure encore, augmenta les sacrifices onéreux imposés à la banque, pour l'entretien de ses réserves d'espèces. Cependant cette interruption n'ayant eu lieu qu'à la fin de l'année, elle reçut encore en espèces fabriquées par la monnaie 9,411,526 fr., elle fit en outre venir du dehors 4,575,879 fr.; total 13,987,405 fr.; frais divers pour obtenir cette somme : 45,547 fr., dont 21,125 fr. au directeur de la Monnaie.

Pendant la quatrième année (1839-40), les sacrifices ont été plus considérables par suite de l'inaction de l'hôtel des monnaies; inaction funeste à la banque et à tout le commerce de Marseille, ils se sont élevés à fr. 61,165 pour faire venir fr. 21,672,545.

En 1840-41, la banque a dû importer dans ses caisses la somme de fr. 38,387,000 qui lui ont coûté, en primes, et frais divers fr. 121,762.

Dans le semestre suivant (1er avril au 30 septembre 1841), le montant des espèces venues du dehors a été de fr. 21,837,473, qui ont coûté, en primes et frais de transport, fr. 80,048.

L'exportation toujours croissante des espèces est causée moins encore par les besoins du commerce que par ceux de l'Etat dont le service absorbe des sommes énormes à Toulon, en Afrique, dans la

Méditerranée pour l'entretien de la flotte, et en Corse même pour les grands travaux publics qui y sont exécutés. Néanmoins il ne sera pas sans intérêt de connaître quel est le mouvement des importations et des exportations d'espèces et lingots constaté dans notre port, par la douane, bien que le tableau des exportations soit nécessairement incomplet puisqu'il ne comprend pas celles qui sont opérées par terre, pour Toulon, par M. le receveur général au compte du trésor.

IMPORTATIONS.

Valeur des monnaies et des lingots d'or et d'argent entrés dans le port de Marseillc (1).

ANNÉES	OR BRUT en lingots etc	OR en monnaies	ARGENT en lingots etc	ARGENT en monnaies	TOTAUX
	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.
1826	425,700	1,911,000	1,317,200	6,008,800	9,662,700
1827	800,100	1,335,000	2,837,000	2,580,200	17,552,300
1828	843,300	393,000	4,549.000	5,048,000	10,833,300
1829	1,107,000	744.000	6,528,400	4,779,000	13.158,400
1830	1,701,000	2,979,000	5,888,000	11,494,600	22,062,600
1831	»	»	»	»	20,959,925
1832	667,545	1,262,700	2,193,871	7,506,550	11,630,666
1833	914,010	2,775.000	2,493,200	7,124,684	13,306,894
1834	628,737	2,046,900	1,160,620	7,346,692	11,182,949
1835	692,622	1,216,110	730,414	5278890	7,918,036
1836	552,690	855,000	462,800	5,280,400	7,150,896
1837	1,466,100	9,798,720	1,002,712	17,443,700	29,711,232
1838	1,272,450	9,074,100	1,731,640	23,838,000	35,916,190
1839	759,090	1,562,700	1,630,200	8,823,800	12,775,790
1840	530,310	1,350,100	1,950,400	9,215,600	13,046,410
Total.					23686828

(1) L'or est évalué à 3 fr. et l'argent à 20 centimes le gramme, comme dans les tableaux officiels publiés par l'administration.

EXPORTATIONS.

Valeur des monnaies et des lingots d'or et d'argent sortis du port de Marseille.

ANNÉES	OR BRUT en lingots etc	OR en monnaies	ARGENT en lingots etc	ARGENT en monnaies	TOTAUX.
	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.
1826	»	138,000	4,400	2,086,800	2,229,200
1827	»	1,281,000	92,000	3,313,800	4,686,800
1828	»	858,000	»	4,171,000	5,029,000
1829	1,388,640	1,545,000	11,400	2,905,000	5,850,040
1830	237,000	390,000	29,400	5,400,200	6,056,600
1831	»	»	»	»	3,759,736
1832	»	1,378,500	4.299,400	13,628,400	19,306,300
1333	130,200	1,676,700	5,616,800	20,058,200	27,481,900
1334	2,082 000	1,689,600	11,143,600	10,633,600	25,548,800
1835	45,000	2,685,800	3,889,200	12,866,000	17,486,000
1836	52,500	163,900	9,247,800	20,657,000	32,121,200
1837	600	676,800	333,800	4,136,600	5,147,800
1838	3,000	760,560	138,400	11,924,964	12,826,924
1839	15,000	1,719,300	1'923,800	16,341,100	19,999,200
1840	15,000	947,400	6'644,200	15,719,000	23,325,600
Total.					210,855100

Dans l'espace de quinze années les importations se sont élevées en nombres ronds à 236 millions, et les exportations à 210.

Leur importance devient égale si l'on ajoute à ce dernier chiffre les sommes qui s'expédient par terre pour acheter des huiles dans le département du Var, des cocons et de la soie dans le Languedoc, et celles qui sortent par mer sans déclaration, pour épargner le droit qui les frappe à la sortie.

Le commerce comble donc, par ses importations, les vides opérés par ses exportations. En effet, les tableaux qui précèdent prouvent que les années où le numéraire est exporté en grandes quantités sont presque toujours suivies par des années de fortes importations. Ainsi, par exemple, c'est en 1836 que la sortie du numéraire a atteint le chiffre le plus élevé; c'est en 1837 et 1838 que les entrées sont le plus considérables.

L'équilibre tend toujours à se rétablir, à moins de causes extra-

ordinaires ; ainsi, sans l'énorme consommation du trésor public, la banque ne serait pas tenue aux sacrifices onéreux qu'elle s'impose afin de remplacer, à Marseille, le numéraire qui en sort pour les dépenses de la flotte et de l'Algérie. C'est donc un devoir pour le gouvernement de faire droit aux justes réclamations qui lui ont été adressées.

Il est temps d'aviser : les prélévemens excessifs de numéraire opérés pour le compte du Trésor public jettent la perturbation sur notre place : ils ne sont pas moindres de 30 millions par an dans une ville où la circulation n'est que de 15 millions. La banque est donc obligée de s'épuiser en dispendieux efforts pour renouveler, tous les six mois, le numéraire circulant : assurément si ces prélèvemens étaient faits par et pour le commerce elle serait tenue d'y pourvoir. Institution commerciale, il n'est point de sacrifices qu'elle ne dût s'imposer pour aider au développement des transanctions, mais n'est-ce pas la détourner de son but que de la forcer de procurer au Trésor sur le transport de ses espèces une économie insignifiante pour lui, ruineuse pour elle? Que le gouvernement dispose des 50 millions de revenus qu'il tire du département, c'est un droit que le commerce ne peut lui contester; mais qu'il enlève, en outre, à la circulation, près de 20 millions par la négociation d'effets sur le Trésor ; c'est là une mesure dont les avantages sont loin de compenser les inconvéniens : en effet, s'il envoyait de Paris ces 20 millions en espèces, le transport lui coûterait, au plus, 75,000 fr. et même moins, en usant des moyens matériels à sa disposition. Mais la négociation de ces 20 millions faite par M. le receveur général coûte bien quelque chose ; sans être initié aux secrets du service de la trésorerie, nous pouvons évaluer à 1/4 pour cent la commission qu'il alloue, soit 50,000 fr. pour 20 millions. L'économie n'est donc, au plus, que de 25 mille francs : et c'est pour un aussi faible résultat qu'il épuise une place importante et qu'il enlève à la banque les sommes destinées à soutenir le commerce. Les exportations du trésor sont d'autant plus déplorables qu'il est impossible de les prévoir. On peut calculer les besoins du commerce, mais qui peut pressentir les ordres du ministre des finances? Ils arrivent toujours imprévus; la gêne et la perturbation sont inévitables; aussi la banque commence à se lasser, elle a restreint ses opérations au grand préjudice du commerce et de ses actionnaires. Par délibération du 27 octobre 1841, le conseil général a élevé le taux de l'escompte à 5 pour cent, et n'admet à ce taux même que le papier

ayant au plus dix jours d'échéance. Cela équivaut pour le commerce, à une suspension d'opérations. Les banquiers seuls ont à faire escompter des effets ayant moins de dix jours. Aussi les escomptes sont réduits de plus de moitié comparés à ce qu'ils étaient il y a un an à pareille époque (1).

A ce taux si avantageux pour elle, de 5 pour cent, la banque pourrait encore escompter du papier excellent que le commerce, quoique averti, lui offre chaque jour. Dans l'espace de trois semaines elle a refusé près de 300,000 fr. d'effets à sa parfaite convenance, mais dépassant le terme de dix jours. N'est-ce pas déplorable pour un établissement qui ne vit que de l'escompte, pour les négocians qui voient ainsi disparaître les ressources sur lesquelles ils avaient compté, pour le commerce de la France entière à qui il importe que les négociations soient faciles sur notre place, que le taux de l'argent y soit modéré, et pour le trésor, enfin, qui ne peut que ressentir le contre-coup de la perturbation et de l'appauvrissement d'une ville aussi importante et aussi digne d'intérêt ?

Espérons que le gouvernement prendra ceci en sérieuse considération et renoncera à enlever à Marseille, tous les six mois, son numéraire, au moyen de négociations n'offrant qu'une faible économie, que la banque elle-même pourrait lui procurer en se chargeant d'une partie de ses versemens d'espèces à Toulon.

Nons demandons aussi qu'il adopte des mesures efficaces pour le rétablissement de l'hôtel des Monnaies de Marseille.

Après avoir vu l'ensemble des sorties et des entrées du numéraire, il ne sera pas sans intérêt d'en observer les détails par provenances et destinations : les voici pour les deux dernières années. Les importations présentent une diminution sensible sur les années précédentes. La cause en est, en partie, dans la situation précaire et agitée de l'Orient :

(1) Pour porter la circulation de ses billets à 12 millions, la banque a dû s'imposer un sacrifice de 120,000 fr., représentant à 4 pour cent, l'intérêt de trois millions. Elle a pensé qu'en réduisant sa circulation à neuf millions elle opérerait sur la place une rareté qui forcerait les banquiers et le trésor à combler, sans son concours, le vide produit par leurs exportations.

PORT DE MARSEILLE.

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS

De l'or et de l'argent bruts et monnayés.

PROVENANCES ET DESTINATIONS.	VALEURS IMPORTÉES.		VALEURS EXPORTÉES.	
	1839	1840	1839	1840
	FR.	FR.	FR.	FR.
Angleterre et ses possessions dans la Méditerranée.	2,659,500	4,053,200	2,314,300	1,831,400
Espagne..........	649,070	869,900	10,105,800	8,880,800
Sardaigne	3,980,400	5,069,800	2,984,000	4,543,000
Deux-Siciles......	2,230,000	604,000	1,016,200	5,538,000
Toscane..........	336,000	146,000	472,600	225,400
Autres états d'Italie	»	67,000	158,000	183,200
Grèce............	54,200	29,100	116,000	285,800
Turquie..........	839,600	768,300	1,612,100	385,400
Egypte...........	306,400	47,500	217,000	158,000
Algérie...........	18,300	8,400	19,800	76,800
Etats Barbaresques	486,500	361,500	389,800	557,800
Possessions anglaises d'Afrique, Maurice, etc....	54,800	231,300	15,000	210,000
Indes Hollandaises	20,000	28,000	392,000	202,000
Indes Françaises...	1,000	15,000	»	»
Etats-Unis........	»	11,400	60,000	80,000
Iles Espag. d'Amérique...........	202,900	333,600	58,000	»
Haïti.............	»	»	10,000	83,000
Pérou............	463,120	»	»	»
Mexique.........	»	34,000	»	»
Vénézuéla........	»	26,000	»	»
Rio-de-la-Plata ...	»	»	21,000	»
Russie...........	»	»	37,600	10,000
Guadeloupe.......	145,800	21,000	»	3,000
Martinique........	136,200	159,800	»	60,000
Bourbon..........	»	1,000	»	12,000
Sénégal..........	180,400	105,010	»	»
Guyane Française.	11,600	55,600	»	»
Totaux....	12,775,790	13,046,410	19,999,200	23,325,600

Circulation des billets de banque.

Ce que j'ai dit de la manière dont s'est formée la banque de Marseille prouve que toutes les classes de notre commerce en reconnaissaient l'importance et la nécessité ; aussi, dès leur première émission, ses billets furent accueillis avec faveur, et leur circulation n'a cessé de s'accroître :

Elle s'élevait après un an d'exercice :

Au 31 mars	1837 à	4,663,500
Id.	1838 à	5,906,750
Id.	1839 à	7,575,250
Id.	1840 à	9,659,750
Id.	1841 à	11,479,500

Cette progression soutenue est un signe évident de prospérité ; elle se développera encore (1) si le trésor public renonce à ses enlèvemens de numéraire.

Escomptes.

La banque de Marseille a escompté pendant la première année de son existence :

En papier sur Marseille...	65,558,617	72,663,586
» sur Paris......	7,104,969	

Deuxième année, du 1er avril 1837 au 31 mars 1838

En papier sur Marseille..	38,430,120	39,221,947
» sur Paris......	791,827	

Troisième année, du 1er avril 1838 au 31 mars 1839

En papier sur Marseille...	70,408,961	75,276,638
» sur Paris.......	4,867,677	

Quatrième année 1839-1840

23,846	effets	sur Marseille	78,002,515	100,100,499 (2)
636	»	sur Lyon....	2,300,833	
3,770	»	sur Paris...	18,396,732	
1,081	»	sur Toulon..	1,400,419	

(1) A la fin du mois de juin 1841, la banque de France avait en circulation 225,011,500 fr., sans comprendre la circulation des comptoirs et 1,205,930 fr. de billets à ordre.

(2) En 1839, la banque de Rouen a escompté pour 60 millions d'effets et distribué un dividende de 95 fr. par action.

Cinquième année 1840-1841.

26,198	effets sur Marseille	82,051,720	}	118,621,496 (1)
2,026	» sur Lyon...	7,103,035		
4,826	» sur Paris....	24,166,326		
3,852	» sur Toulon..	5,300,415		

Comptes courans.

Il y a progrès aussi dans cette partie essentielle du service des banques, mais il n'est point tel qu'on devrait l'attendre de son utilité, de l'importance de la place et du nombre des maisons de commerce. Cela tient à des habitudes locales ; les négocians, en général, aiment mieux verser en compte courant l'excédant de leur caisse chez les banquiers qui ne prélèvent aucune commission sur leurs paiemens et bonifient l'intérêt. Aussi les banquiers recourent à-peu-près seuls à ce moyen si prompt, si facile et si sûr de faire opérer sans frais leurs encaissemens et leurs paiemens.

La première année, la banque a encaissé en 5,287 effets, en billets, espèces et viremens de compte .. 13,935,752

2me année	10,140	effets, billets, etc.....		30,729,226
3me »	7,320	»	»	23,934,011
4me »	8,699	»	»	49,808,830
5me »	9,468	»	»	77,668,493

Il est résulté de ces encaissemens une somme moyenne constamment disponible de fr. 790,592 en 1839, et de fr. 1,003,118 en 1840 (2). Cela équivaut à un accroissement de circulation de billets.

Dividendes.

La première année, le dividende distribué pour chaque action de 1,000 fr. a été de 43 fr. non comprise la retenue de 25 pour cent, en conformité de l'art. 19 des statuts.

(1) Pendant les six premiers mois de l'année 1841, les effets escomptés par la banque de France se sont élevés à 400,982,675 fr.

(2) En juin 1841, la banque de France devait à ses divers comptes couran 8,857,392 fr., au trésor 120,348,178 fr., et pour récépissés payables à vue 42,805,580 fr.

La 2me année le dividende a été de	45	fr.	50
La 3me » »	51		65
La 4me » »	63		85
La 5me » »	67		25

M. Condom, nommé d'abord directeur de la banque, donna sa démission à la fin du deuxième exercice ; il fut remplacé par M. Auguste Rondel dont le zèle et l'aptitude ont largement contribué aux succès de cet utile établissement.

Une des premières opérations du conseil général fut d'employer la somme de 2,714,062 fr. 63 c. à l'achat de 125,000 fr. de rentes 5 pour cent, au prix moyen de 108,56.

En 1837, il fit un nouvel achat de 50,000 fr. de rente dans le même fond.

Par délibération du 17 décembre 1836, il acheta, au prix de 115,000 fr., le local où la banque était déjà établie, et au prix de 42,400 les magasins situés sur le boulevard Bonaparte derrière ce local.

La banque de Marseille n'a pu adopter, comme celle de Paris, un taux invariable pour ses escomptes. Elle a dû subir l'influence des variations si fréquentes sur notre place.

Il en est de même pour les échéances qu'elle admet. Elles furent d'abord de 45 jours, puis de 75, puis de 90. Elles n'ont rien de fixe en ce sens que le conseil d'escompte se réserve la faculté de refuser, dans les bordereaux qu'on lui présente, les effets dépassant un certain terme variable suivant l'état de ses encaisses (1).

Ce défaut de fixité est un inconvénient. Le commerce ne peut baser des opérations considérables sur un avenir incertain.

La banque de Marseille a constamment lutté contre la concurrence des capitalistes qui escomptent le papier à un taux habituellement inférieur au sien. Cet obstacle joint à l'exportation croissante des espèces, ralentit ses progrès et ses développemens, mais ne les arrête pas : on vient de le voir par le coup-d'œil que nous avons jeté sur les cinq premières années de son existence.

Sa marche a toujours été ascendante ; elle a surmonté de graves difficultés avec un bonheur qui honore son administration. Elle a rendu de grands services à la place ; elle est appelée à en rendre de plus grands et de plus nombreux encore.

(1) En ce moment (novembre 1841), la banque n'escompte qu'à 5 o/o, 1 1/4 o/o au-dessus du cours, et n'admet que des effets dont l'échéance ne dépasse pas dix jours

CHAPITRE VIII.

COURTIERS DE COMMERCE.

Nombre des courtiers à Marseille avant Louis XIV. — Leur nomination attribuée aux négocians.— Protestation contre l'édit de 1660, qui l'enlevait au commerce cette nomination. — Révocation de cet édit. — Sa reproduction en 1693. — Vente d'offices héréditaires. — Suppression des 46 courtiers. — Leur remplacement par 60 nouveaux. — Leurs émolumens. — Abus et monopole en 1777. — Suppression de 60 offices. — Élection de nouveaux courtiers par le commerce. — Abolition du privilège en 1791. — Son rétablissement à Paris en l'an IV. Dans les départemens, en l'an IX. — Arrêté des consuls du 13 messidor an IX, pour Marseille. — Augmentation du nombre des courtiers en 1813. — En 1817. — Pétition adressée aux Chambres en 1831 contre le privilège des courtiers. — Ordre du jour. — La Chambre de commerce demande, en 1836, trente nouvelles charges. — Refus du ministre. — Elle demande, en 1837, l'abolition du privilége. — Ordonnance créant dix nouvelles commissions.— Obstacle à son exécution.—Pétition de 450 négocians, en 1838, redemandant l'abolition du privilège. — Ordre du jour. — La Chambre de commerce demande quatre-vingt nouvelles commissions. — Ordonnance du 26 août 1839, doublant le nombre des courtiers. — Réserve des droits du commerce et de l'administration. — Courtiers marrons. — Résumé du livre second.

Cette institution est très ancienne. Nos archives prouvent que de tous temps les affaires se sont traitées à Marseille par l'intermédiaire de courtiers ou *censaux*. C'était une garantie offerte aux transactions commerciales tout-à-fait en harmonie avec les autres mesures de précaution et de surveillance dont abondent nos vieux statuts.

Avant Louis XIV, leur nombre était fixé à quarante-six.

Ils étaient élus par les négocians. Le droit d'élection se rencontre à chaque pas dans notre histoire. Méconnaissant ce droit, Louis XIV, par son édit de juin 1660, établit à Marseille, de sa propre autorité, cinquante offices de courtiers et *censaux en mestiers jurés*; aussitôt les échevins de la ville de Marseille, les députés du commerce, les syndics des censaux se déclarèrent, auprès du parlement d'Aix, *opposans à la vérification dudict édit* (1).

Louis XIV crut devoir céder devant cette opposition. Dans ses lettres patentes du 14 août 1661 il est dit :

« Nos bien amés les échevins, députés du commerce, manans

(1) Extrait des registres du Parlement.

» et habitans de Marseille, nous ont très humblement fait exposer » qu'ils sont en droit depuis plusieurs siècles d'établir en ladite » ville un certain nombre de courtiers et censaux, lequel droit leur » aurait été confirmé par lettres patentes du roy Henry-le-Grand, » notre ayeul, données à Paris au mois de novembre 1604...... » Les exposans nous ayant fait connoistre qu'ils n'y admettaient » personne qu'il n'eût esté préalablement fait information de ses » vie et mœurs, de sa suffisante caution et prestaient annuellemet » le serment de bien et fidèlement exercer ledit mestier.... A ces » causes...... Nous avons, par ces présentes, signées de notre » main, révoqué et révoquons notre édict du mois de juin 1660... » Voulons et nous plaît que les exposans continuent, à l'avenir, » comme ils ont fait par le passé, d'établir telles personnes suffi- » santes et capables qu'ils adviseront en leur conscience, pour » exercer lesdicts mestiers de courtiers et censaux en ladite ville, » faisons très expresses inhibitions et défenses à toutes personnes » autres que ceux qui seront par eux établis, de s'ingérer direc- » tement ou indirectement et sous quelque pretexte que ce puisse » estre à faire aucunes fonctions desdits mestiers de courtiers, cen- » saux, ni changes et remises à peine de deux milles livres d'a- » mende au profit de ceux qui seront établis par les exposans (1).

Mais rien n'est stable sous le pouvoir absolu, si ce n'est l'arbitraire. En 1693, le roi, dans le but de procurer quelques ressources à son trésor épuisé, dépouilla le commerce de Marseille de la faculté d'élire ses courtiers, et par une sorte de respect dérisoire pour les droits acquis, il vendit à chaque courtier en exercice la charge qu'il possédait, et qui jusqu'alors avait été regardée comme une propriété inviolable. En même temps il érigea ces charges en titres d'*offices formés et héréditaires* (2).

En 1708, par un nouvel acte d'arbitraire et de confiscation, ces quarante-six courtiers furent supprimés et remplacés par soixante nouveaux. Puis, revenant sur cette injustice, le roi rétablit, en 1709, les quarante-six qui avaient été spoliés, ne conserva que quatorze de ceux qui avaient été nommés, et exigea des soixante ainsi rétablis 120,000 liv. (3).

Les émolumens des courtiers étaient fixés comme il suit:

(1) Archives de l'Hôtel-de-Ville.
(2) Édit du roi du 27 avril 1693.
(3) Édit du 3 octobre 1709.

Dans les traités de ventes et achats de marchandises, demi pour cent, tant des vendeurs que des acheteurs, jusqu'à douze cents livres, et excédant cette somme, un tiers pour cent.

Pour les ventes de biens immeubles, bâtimens, ventes et achats de marchandises provenant des prises qui se vendaient aux enchères publiques, un pour cent de l'une et de l'autre partie.

En fait de remises d'argent, soit en lettres de change, soit autrement, un pour mille, tant du *disposeur* ou prêteur que du *preneur* ou emprunteur.

A l'égard des assurances, un sol par écu sur les primes (1).

Les courtiers avaient été autorisés par l'édit de 1709 *à tenir une caisse* chez eux pour faciliter les transactions. Ils abusèrent de cette faculté pour s'emparer du monopole de la banque; les doubles fonctions qu'ils s'étaient arrogées d'acheter et de payer avaient réuni dans leurs mains tous les capitaux destinés au commerce, tous les papiers et effets négociables, et ils étaient devenus, par ce moyen, arbitres absolus du taux de l'intérêt de l'argent et de l'escompte de tous les effets. Il en résulta de graves inconvéniens pour Marseille. En 1774, les faillites de quelques courtiers entraînèrent la ruine de plusieurs maisons, et le crédit de Marseille fut ébranlé dans toute l'Europe. Pour couper la racine de ces abus, un édit de janvier 1777, supprima les soixante offices de courtiers de change, de banque et de commerce, et autorisa la Chambre de Commerce de Marseille, après s'être adjoint dix-huit négocians choisis par le sort sur une liste de quarante, dressée par l'inspecteur du commerce (2), à élire à la pluralité des deux tiers de voix au moins, et par voie de scrutin, ceux qu'elle jugerait les plus capables de remplir les fonctions de courtiers.

En cas de vacance, il devait être procédé au remplacement dans les mêmes formes.

Les commissions devaient être apostillées chaque année par le secrétaire de la chambre sous peine de faux.

Tous ceux qui avaient obtenu des *lettres de répit*, fait *contrat d'attermoyement*, ou fait faillite, ne pouvaient être pourvus de ces commissions.

Les offices supprimés furent évalués à 40,000 liv. chacun, et le

(1) Statuts des courtiers royaux de Marseille 1748. Archives de l'Hôtel-de-Ville.

(2) On donnait ce titre à l'intendant de la Provence dont les attributions ont été conférées au préfet.

montant en fut remboursé au moyen d'un emprunt dont la Chambre de Commerce fournit le capital.

Les nouveaux courtiers furent tenus de payer annuellement 2,500 liv. affectées au paiement des intérêts et à l'amortissement du capital de cet emprunt.

J'ai indiqué les inconvéniens qui étaient résultés de la réunion des fonctions d'agens de change et de courtiers de commerce ; un arrêt du conseil du 5 septembre 1786 en ordonna la séparation.

En 1791, ces emplois furent supprimés comme entachés de privilége. Chacun, en payant patente, put être courtier.

De graves abus suivirent cette liberté illimitée. M. Fulchiron, dans un discours à la Chambre des Députés, les a qualifiés de brigandages commerciaux. J'ai vu, dit-il, toutes les collusions qui s'établissaient entre certains vendeurs et les courtiers et d'indignes désordres ramener enfin des lois sévères (1).

Un décret de vendémiaire an IV, ordonna la nommination de vingt-cinq agens de change et de soixante courtiers de marchandises près la bourse de Paris.

La loi du 28 ventôse an IX, rétablit l'institution des courtiers privilégiés dans les principales villes des départemens. Le commerce a senti, dit Regnault de Saint-Jean-d'Angely, en présentant cette loi, que ses transactions, ses contrats avaient besoin d'intermédiaires pour se conclure et se constater, qu'il fallait des espèces de *notaires commerciaux* indiqués par le gouvernement à la confiance des nationaux et des étrangers, et qui la justifiassent par leurs lumières, leur bonnefoi, leur responsabilité pécuniaire (2).

« Il est temps, ajoutait-il, de remédier aux nombreux abus, je » dirai plus, aux maux pressans qui ont été le résultat d'une liberté » indéfinie.

» Toutes les bourses de commerce offrent un spectacle décou» rageant du mélange des hommes instruits et probes avec une » foule d'agens de change ou de commerce qui n'ont pour voca» tion, que le besoin ; pour guide, que l'avidité; pour instruction, » que la lecture des affiches; pour frein, que la peur de la justice; » pour ressource, que la fuite et la banqueroute (3).

(1) *Moniteur* de 1831, page 1674.
(2) *Moniteur* de l'an IX, page 752.
(3) *Moniteur* de l'an IX, page 754.

L'arrêté des consuls du 13 messidor an IX, rendu en exécution de cette loi, institua des courtiers privilégiés à Marseille.

Voici ses principales dispositions :

Art. 3. Le nombre des agens de change (près la bourse de Marseile) ne pourra être au-dessus de vingt; celui des courtiers de commerce, assurance, conducteurs de navires et roulage, ne pourra excéder cinquante.

Art. 4. Le cautionnement des agens de change est fixé à 15,000 fr., celui des courtiers à 5,000 fr.

Art. 6. Provisoirement, les droits de commission et courtage seront perçus à Marseille d'après l'usage de la place; le tarif en sera dressé dans un mois pour tout délai par le tribunal de commerce, soumis à l'approbation du ministre de l'intérieur et affiché au tribunal de commerce ainsi qu'à la bourse.

Un décret du 22 janvier 1813 créa quatre nouvelles commissions

L'existence légale des courtiers a été consacrée d'une manière définitive par les articles 72 et suivans du code de commerce.

L'art. 91 de la loi du 28 avril 1816, leur donne le droit de transmettre leurs offices.

L'ordonnance du 3 juillet de la même année, règle le mode de transmission et accorde la faculté de présenter leurs successeurs, non-seulement aux titulaires, mais à leurs veuves et à leurs enfans, lorsqu'ils décèdent en exercice.

Le nombre des courtiers autorisés à Marseille fut porté à 70 par ordonnance du 15 octobre 1817. Le cautionnement fut élevé de 5,000 à 8,000 fr. Le trésor en sert les intérêts à 4 pour cent.

Un syndicat, élu par la compagnie, est placé à sa tête et surveille l'exécution des règlemens.

En 1831, une pétition fut adressée à la Chambre des Députés par des commerçans de Marseille, demandant la suppression du privilége des courtiers de commerce.

Les pétionnaires soutenaient que rien n'était moins nécessaire que l'existence privilégiée des courtiers, qu'il y aurait convenance et utilité à rendre libre leur profession, en ce sens que, comme pour l'exercice de la médecine, par exemple, il suffirait de montrer un brevet de capacité et de payer patente.

Ils citaient l'exemple de l'Angleterre, de la Hollande et des États-Unis où un tel privilége n'existe pas.

Ils reprochaient aux courtiers de commerce les abus dont quel-

ques-uns s'étaient rendus coupables, et en concluaient que l'institution n'empêchait pas les inconvéniens qu'elle devait prévenir.

Ils attaquaient la légalité du mode de transmission des offices. « Tous ces droits achetés et payés, disaient-ils, n'ont qu'une » origine illégale; c'est la loi du 28 avril 1816 qui le prononce elle-» même, car son art. 91 porte que ce sera une loi qui règlera » l'exercice du droit de transmission des fonctions des divers offi-» ciers ministériels. Tout au contraire, c'est une simple ordon-» nance royale, rendue le 3 juillet même année, qui a pourvu au » mode des nominations. Donc, ces nominations ne peuvent » conserver les égards excessifs qu'on s'opiniâtre à leur accor-» der (1). »

Cette pétition, soutenue par M. Bavoux et M. Pourrat, fut combattue par M. Gillon, rapporteur, MM. Fulchiron, de Schonen et Charles Dupin.

MM. Bavoux et Pourrat attaquèrent l'institution des courtiers comme entachée de privilége et susceptible d'abus.

Il fut répondu que lorsqu'un privilége était établi dans l'intérêt de tous, il cessait d'être un privilége; que s'il est nécessaire que des notaires constatent l'individualité des citoyens qui les appellent à rédiger un contrat civil, il importe aussi que l'individualité soit certifiée pour les négociations commerciales si fortuites et si rapides; qu'il est utile que le courtier comme le notaire paie de son cautionnement et de ses biens le dommage causé par une supposition de personne, par une usurpation de nom que son devoir était de découvrir et d'empêcher; que les lumières et l'expérience des courtiers étaient nécessaires pour éclairer l'acheteur sur la qualité des marchandises qu'on lui présentait et sur les altérations qu'elles avaient pu subir.

M. le rapporteur ajouta que l'exercice illimité de la profession de courtier ne serait pas sans inconvénient. « Les pétitionnaires, » dit-il, nous épargnent le soin d'un tel examen. Ils reprochent » aux courtiers de commerce diverses prévarications contre les-» quelles des moyens de répression sont aisés à employer. Cet » oubli des devoirs ne s'explique que par l'appât du gain, que » par des besoins pressans. Or, peut-on admettre que si la li-» berté était laissée aux courtiers de devenir aussi nombreux

(1) *Moniteur* de 1831, page 1673.

» qu'ils le voudraient, la gêne serait moins vive pour beaucoup
» d'entre eux ?

Sous le rapport de la légalité, M. Gillon invoquait le grand nombre d'existences fondées sur la foi de l'ordonnance du 3 juillet. « Que l'on réfléchisse, disait-il, que quinze années durant, l'or-
» donnance a été exécutée avec toute la plénitude de puissance
» d'une loi ; que, confiantes dans ses promesses, des familles en
» nombre immense ont appuyé leur existence et calculé leur avenir
» sur les résultats quotidiens de son exécution, et on se sentira la
» résignation de laisser intact un aussi vaste ouvrage ; l'ébranler
» c'est exposer le sol lui-même aux secousses les plus désastreuses.

» Les pétitionnaires articulent quelques reproches qui doivent
» conduire à soumettre les courtiers à des épreuves plus sévères
» pour leur réception, à une surveillance plus attentive de la part
» de leurs chefs, et à des punitions plus répressives de certains
» abus graves.

» Mais il faut se garder de conclure, comme les pétitionnaires,
» que l'institution doit être détruite et abandonnée à tous ceux
» qui voudront en faire profit......

En conséquence, la commisson proposa de passer à l'ordre du jour sur la partie des pétitions qui avait trait à la suppression des courtiers, et de renvoyer ces pétitions à M. le ministre du commerce et des travaux publics, en ce qu'elles signalaient des abus qu'on ne pouvait trop se hâter de détruire.

« Pour améliorer, dit en terminant le rapporteur, il n'est pas
» toujours nécessaire de détruire ; sachons donc réprimer les abus
» pour fortifier les institutions utiles que nos lois ont fondées d'ac-
» cord avec les besoins publics. »

Ces conclusions furent adoptées, et l'utilité des courtiers de commerce fut ainsi solennellement reconnue.

Cependant l'insuffisance du nombre des courtiers, à Marseille, se faisait chaque jour sentir avec plus d'évidence.

La Chambre de Commerce de Marseille demanda, le 15 janvier 1836, la création de trente nouveaux offices de courtiers.

M. le ministre, tout en appréciant ce qu'avait de juste et d'utile une pareille mesure, reconnut que l'augmentation sollicitée n'était point suffisante et répondit : *qu'il pensait n'y avoir pas lieu pour le moment à accorder les trente commissions demandées, parce que ce ne serait qu'un palliatif qui ne remédierait pas au mal* (M. Passy, ministre).

S'associant à la pensée du ministre, la Chambre de Commerce de Marseille demanda, le 9 février 1837, l'abolition du privilége avec indemnité pour les titulaires et l'établissement de fortes et solides garanties en faveur du commerce, exigées de tous ceux qui se présenteraient pour exercer la profession de courtier.

Le ministre (M. Martin du Nord) trouva cette mesure trop radicale ; après bien des hésitations, il présenta à la signature du roi une ordonnance portant création de dix nouvelles commissions dans les formes prescrites par la loi, c'est-à-dire avec le concours du commerce et de l'administration(1). La mise à exécution de cette ordonnance fut arrêtée par la proposition d'un amendement à la loi des finances faite par M. Reynard, et tendant à déclarer les nouvelles commissions non transmissibles.

Cependant le commerce ne cessait d'éprouver l'inconvénient du trop petit nombre de courtiers. Le 24 janvier 1838, une pétition couverte de 450 signatures, renouvelant la demande de la Chambre de commerce, sollicita l'abolition du privilége.

On y lisait ce qui suit :

« Cet honorable député (M. Reynard), pour qui la situation
» commerciale de Marseille et l'immense avenir qui s'y rattache
» ont été l'objet d'une étude spéciale, pensa qu'une nouvelle créa-
» tion de courtiers était un obstacle de plus à la réalisation d'une

(1) L'arrêté des consuls du 29 germinal an IX, établit ainsi qu'il suit le mode de nomination des courtiers et agens de change :

»Le tribunal de commerce de la ville nommera, dans une assemblée générale et spéciale, dix banquiers ou négocians, et pour Paris huit banquiers et huit négocians.

» Ces citoyens se rassembleront pour former une liste double du nombre d'agens de change et courtiers à nommer. Ils adresseront cette liste au préfet du département qui pourra y ajouter les noms qu'il voudra, sans excéder, toutefois, le quart du total.

» Le préfet l'adressera au ministre de l'intérieur qui pourra ajouter un nombre de noms égal aussi au quart de la première liste.

» Il présentera ensuite la liste entière avec ses propositions au premier consul qui fera les nominations. »

Statuant pour l'avenir, l'article 8 dit :

» Au commencement de chaque trimestre, le tribunal de commerce nommera, conformément à l'article précédent, dans les villes de départemens, dix négocians ou banquiers, et huit négocians et huit banquiers à Paris, pour présenter une liste double afin de pourvoir aux places vacantes. On suivra au surplus le même mode d'élection et on sera astreint aux mêmes conditions d'éligibilité que pour la première élection.

» idée partagée par tous les esprits sages et clairvoyans ; en effet, » qu'était une augmentation portant le nombre des courtiers à 80, » pour une ville dont le mouvement d'affaires s'élève au-dessus de » 600 millions, où plus de 500 individus font illégalement l'entre- » mise, et parmi lesquels un très grand nombre jouissent de la con- » fiance générale qu'ils se sont acquise par leur caractère et leur » aptitude? Aussi, après une discussion de quelques instans sur » l'objet de l'amendement proposé par M. Reynard, M. le ministre » déclara à la tribune *que le gouvernement regardait les droits et* » *priviléges attachés aux offices des courtiers comme un état de* » *choses déplorable ; que tout ce qui pourrait y remédier entrait* » *dans ses vues ; qu'il serait l'objet d'un examen attentif et que le* » *conseil s'était déjà occupé d'une nouvelle organisation.* (Moni- » teur du 1er juillet 1837.)

» Cette conviction intime de MM. les ministres, qu'un privilége » usé et qui n'est plus en rapport avec nos besoins et nos institu- » tions devait être remplacé par une législation nouvelle, vous la » partagerez MM. les députés, en examinant les états compara- » tifs que nous avons l'honneur de vous exposer.

» En 1817, la Chambre de Commerce de Marseille, d'après les » besoins bien reconnus de notre place, obtint déjà que le nombre » des courtiers, qui était alors de 54, fût porté à 70, quoiqu'elle eût » demandé celui de 100, comme étant indispensable. Cependant à » cette époque, il n'arrivait, par an, sur notre marché, que 6 à 7,000 » barriques sucre de nos colonies, soit de 3 à 4 millions de kilo- » grammes, tandis qu'il nous en est arrivé, l'an dernier, la valeur de » 50,000 barriques, y compris les sucres de Bourbon, soit 25 » millions 500 mille kilogrammes ; nous recevions 7 à 8,000 caisses » sucre terré Havane, nous en avons reçu l'an dernier 31,136 » caisses, qui, jointes à 2,287 futailles et 16,000 balles de sucre » étranger de toute provenance, forment un total de 7,574,280 ki- » logrammes ; il entrait dans nos entrepôts 8 à 900,000 kilogram- » mes de café, nous en avons eu la même année, tant de nos colo- » nies, que de l'étranger, 8,067,890 kilogrammes. Notre lazaret » recevait 12,000 balles coton, il en reçoit aujourd'hui 106,000 » balles ; il nous arrivait 6 à 7,000 balles de laine, ce chiffre peut » être évalué maintenant de 20 à 25,000. Marseille, qui comptait » alors 100,000 habitans, a une population aujourd'hui de 160,000 ; » enfin, les recettes de la douane, qui s'élevaient alors à 11 mil- » lions, s'élèvent actuellement au chiffre énorme de 31 à 32 mil-

» lions malgré la diminution des droits sur plusieurs articles (an-
» née 1836).

» Si la Chambre de Commerce de 1817 jugea qu'il fallait à Marseille 100 courtiers pour les besoins de ses transactions, » alors que ses affaires ne s'élevaient pas au quart de l'importance » qu'elles ont atteint depuis lors, une mesure qui mette enfin le » nombre des courtiers en rapport avec le mouvement toujours » progressif de notre marché est d'une nécessité indispensable, aujourd'hui que ces besoins sont hors de toute proportion avec » ceux de cette époque.

» D'après toutes ces considérations, que vous pèserez et reconnaîtrez justes dans votre sagesse, et les paroles de MM. les ministres à la tribune, certains de la sympathie qu'elles trouveront » dans la sollicitude éclairée du gouvernement, nous espérons en » toute confiance, MM. les députés, que vous voudrez bien faire » droit à notre demande, en sollicitant de M. le ministre la présentation d'un projet de loi qui rende libre l'exercice du courtage » (en accordant une indemnité équitable aux titulaires actuels) et » consacre la plus naturelle, la plus juste de toutes les libertés : » celle du travail. »

La Chambre des Députés passa à l'ordre du jour.

La Chambre de Commerce de Marseille, convaincue par cette décision que les grands pouvoirs de l'Etat ne souscriraient point à l'abolition du privilége des courtiers, revint à l'idée de l'augmentation du nombre des commissions, et en demanda 80 nouvelles.

Sur ces entrefaites parut l'ordonnance du 26 août 1839 ainsi conçue :

Art. 1er. Le nombre des courtiers près la bourse de Marseille, fixé à 70 par l'ordonnance du 15 octobre 1817, est porté à 140.

Art. 2. *Pour cette fois seulement*, un candidat pourra être présenté à notre agrément par chacun des 70 courtiers en exercice.

Cette ordonnance fut rendue pour mettre un terme à une discussion trop prolongée qui avait jeté beaucoup d'irritation dans les esprits. Une solution satisfaisante pour tous était difficile, peut-être même impossible. Le ministre (M. Cunin-Gridaine) sentait lui-même que son ordonnance avait un grave inconvénient, celui d'enlever au commerce de notre ville le droit dont il avait joui de tous les temps, le droit que lui conférait l'arrêté des consuls de l'an IX, de concourir à la nomination de ses courtiers. Aussi pour ne pas donner à

cette mesure l'autorité d'un précédent, l'art. 2 dit expressément qu'elle sera exécutée *pour cette fois seulement;* cette clause réservait aussi les droits de l'administration.

En effet, le droit absolu de nommer de nouveaux courtiers ne saurait être sérieusement contesté au gouvernement.

L'art. 91 de la loi des finances du 28 avril 1816 n'a porté aucune atteinte à ce droit : les titulaires ne pourraient l'invoquer; ils ne le firent pas, lorsqu'en 1817, un an après la promulgation de cette loi, une ordonnance créa seize nouvelles charges à Marseille.

Quoiqu'il en soit, l'ordonnance de 1839 à eu un bon résultat, celui d'augmenter le nombre des courtiers. Le chiffre de 140 est mieux en rapport avec l'immense quantité d'opérations qui se traitent sur notre place. Cette augmentation est, nous le croyons, dans l'intérêt même des courtiers. Un corps privilégié ne peut subsister qu'en se préservant des abus que le privilége est toujours porté à engendrer. Pour éviter ces abus il est indispensable d'élargir la base, d'agrandir le cercle de l'institution suivant les besoins du commerce. Nous avons vu qu'en 1777 le privilége des courtiers ayant dégénéré en une sorte de monopole, on fut obligé de supprimer les 60 offices; le commerce était tellement pénétré de la nécessité de cette suppression qu'il paya lui-même l'indemnité aux titulaires.

Nous avons trop de confiance dans les lumières et la fermeté de MM. les syndics des courtiers pour ne pas être convaincu que si ces tentatives de monopole se renouvelaient, ils sauraient les réprimer avec énergie et promptitude.

L'ordonnance de 1839 n'a pas amené une diminution sensible dans le prix des offices. On les vendait 40 à 60,000 fr., on les vend encore 35 à 40,000 fr.

Les alarmes qu'inspirait aux courtiers la création de nouvelles commissions n'étaient donc pas fondées. Il y a toujours à Marseille une masse d'affaires qui suffit non seulement à les occuper tous, mais qui nourrit encore un très grand nombre de courtiers non-commissionnés dits *marrons* (500 environ), résultat nécessaire de la nature des opérations de notre place et de leur diffusion extrême entre une infinité de commerçans.

Reconnaissons que parmi ces nombreux courtiers *marrons* il en est beaucoup dont le zèle et l'expérience sont utiles au commerce dont ils ont su mériter la confiance.

RÉSUMÉ DU LIVRE SECOND.

En parlant de la franchise du port et des divers régimes de douanes en vigueur dans notre ville, à diverses époques, j'ai, pour ainsi dire, reproduit, sous un autre aspect, l'histoire commerciale de Marseille. Retracer les vicissitudes de sa législation industrielle, c'est retracer celles de son commerce et de son industrie, bien souvent victimes, sous l'ancienne monarchie, de l'arbitraire et de l'ignorance du gouvernement. On aura admiré la grandeur et la sagesse de vues qui dictèrent à Colbert l'édit de 1669, dont le préambule est si remarquable. On aura déploré l'abandon où les successeurs de ce grand ministre laissèrent le commerce et l'industrie de Marseille dont les griefs étaient exposés en termes si énergiques dans les représentations adressées au roi en 1786 et en 1789.

La franchise du port de Marseille, supprimée par le despotisme de la Convention, était sans doute bien incomplète, et cependant les regrets longs et profonds des Marseillais, à ce sujet, prouvent l'amour de la liberté qui les a toujours caractérisés.

Napoléon, en proposant l'établissement d'un quartier franc comme celui de Gênes, voulait leur rendre cette liberté en ce qu'elle avait de compatible avec le maintien et la facilité des relations entre Marseille et la France. Ils refusèrent cette liberté ; ils lui préférèrent l'établissement d'un régime absurde qui, accordé en 1815, tomba en 1817 devant la réprobation générale. Après tant et de si grands efforts, ils durent se contenter de l'ordonnance du 10 septembre de la même année, qui est encore en vigueur aujourd'hui et que j'ai reproduite en entier.

Cependant la liberté n'a pas cessé d'être le besoin et le plus vif désir de notre commerce ; l'économie et la célérité sont également indispensables au développement de ses opérations surchargées aujourd'hui de frais trop élevés, arrêtées sans cesse par des lenteurs bien funestes. Un dock tel que je l'ai dépeint procurerait *liberté, écocomie et célérité*, trois choses précieuses qui contribueraient si puissamment au progrès de notre prospérité et dont l'absence

prolongée nous serait fatale! Plusieurs projets de docks ont été présentés, je les ai fait connaître (1).

Dans le chapitre sur les douanes, j'ai rendu justice aux tendances sagement libérales du gouvernement de 1830. Homme de pratique et non de théorie, je demande qu'on marche à pas mesurés vers une liberté raisonnable ; je repousse une liberté illimitée qui sacrifierait brusquement presque toutes nos forces productives. A propos de douanes : sous le rapport des droits, on a vu que Colbert espérait, par leur suppression, rendre notre port le *plus fameux* de la Méditerranée; sous le rapport de l'administration, on a vu comment ce grand ministre entendait qu'elle se comportât vis-à-vis du commerce : sévérité pour le fraudeur, indulgence et bienveillance pour le négociant de bonne foi : voilà la règle de sa conduite (2).

L'histoire de la Chambre de Commerce de Marseille nous a prouvé combien cette institution, que les autres ports de France nous ont empruntée, a été considérable et utile sous l'ancien

(1) On assure que M. de Montluisant a rédigé un nouveau projet de dock qui se rattache à celui d'un avant port. Ce dock serait construit dans la mer, devant la Tourette.

(2) Depuis la première édition de ce livre, depuis un an surtout, une amélioration très sensible s'est manifestée dans les rapports de la douane avec le commerce.

Cependant malgré les louables efforts de l'administration, les opérations de la douane jointes à celles de l'octroi font toujours perdre au commerce un temps qui pourrait et devrait être abrégé. Toute perte de temps se résout pour le négociant en une perte d'argent. Croirait-on qu'une balle de soie qui vient en 48 heures, de Naples pour se rendre à Nîmes en 15 heures, est retenue dans le port trois à quatre jours? (Avant M. Duverger, cinq jours). Si c'est aux bureaux de Paris que l'on a affaire, oh alors les délais ne se comptent plus par jours, mais par mois et par années ! Qu'un négociant demande l'admission en franchise de quelques échantillons, de quelques morceaux de fonte pour améliorer les produits de l'industrie française, il écrit au ministre des finances; celui-ci consulte son collègue le ministre du commerce et le directeur des Douanes; il écrit ensuite au préfet, celui-ci au maire, qui s'adresse au commissaire de police, lequel fait son rapport au maire qui en fait un au préfet. Le préfet consulte alors la chambre de commerce; après la réponse de celle-ci, il écrit au ministre qui en réfère au directeur des douanes. Sait-on combien de temps exigent toutes ces écritures, en supposant dans chaque degré de la hiérarchie administrative la bienveillance qu'on est habitué à y rencontrer ? au moins quinze mois! Un négociant de Marseille qui avait fait une pareille demande, apprit au bout de dix-huit mois qu'elle avait été rejetée; et le motif du rejet était dans la substitution d'un mot à un autre, faite, par mégarde, par l'employé de je ne sais quel bureau.

régime. Aujourd'hui ses attributions sont moins étendues mais non ses services : elle a été rajeunie depuis 1830 par l'élection (1).

Le tribunal de commerce a appelé aussi notre attention, et certes il la mérite. Nous ne saurions entourer de trop de reconnaissance les hommes qui se dévouent avec un zèle infatigable, à la haute mais bien difficile mission de juger leurs concitoyens : nous sommes tous intéressés à soutenir cette précieuse institution. J'en ai fait l'historique, et j'ai puisé dans ses archives des chiffres et de documens qui ont dû exciter l'intérêt.

J'ai donné la liste de tous les présidens ; il y a là quelques noms que le commerce de Marseille peut citer avec orgueil ; renouvelons le vœu que le tribunal puisse se diviser en plusieurs chambres, aux mêmes heures ; sans cela, l'augmentation du personnel est illusoire.

Passant à une institution qui est pour les ouvriers ce que le tribunal de commerce est pour les commerçans, et qui est, en outre, investie d'une mission qui peut exercer sur l'avenir une grande influence, j'ai retracé le double but des conseils de prud'hommes : juridiction conciliatrice (2) et surveillance de l'industrie par ses pairs ; j'en ai énuméré les avantages ; j'ai surtout insisté sur ceux que le gouvernement pourrait en retirer pour la solution d'une foule de questions économiques, et

(1) D'après l'ordonnance du 17 juin 1832, le renouvellement des membres de la Chambre de commerce se fait dans une assemblée composée 1° des membres du tribunal de commerce ; 2° de ceux de la Chambre de commerce ; 3° des membres du conseil des prud'hommes ; 4° de notables en nombre égal au nombre de membres dont sont composés le tribunal et la Chambre de commerce.

Les notables sont choisis par moitié par le tribunal de commerce et par la chambre commerce.

L'assemblée est convoquée et présidée par le préfet.

Les fonctions des membres durent trois ans. Le renouvellement se fait par tiers chaque année. Nul ne peut être réélu plus d'une fois sans interruption d'exercice.

La chambre de commerce nomme tous les ans son président. Elle est représentée à Paris par deux membres du conseil général du commerce, élus par elle.

(2) C'est une justice de paix et de conciliation entre les maîtres et les ouvriers qui inspire à tous une égale confiance. Sur 30,710 contestations soumises en 1835 et 1836 à la juridiction des prud'hommes en France, 29,781 ont été conciliées, ce qui donne une proportion de 97 conciliations sur cent affaires. Des neuf cent vingt-neuf contestations qui, n'ayant pu être concilées, ont donné lieu à jugemens, trente-sept seulement ont été attaquées par l'appel.

particulièrement pour le maintien de la bonne réputation des produits de nos manufactures.

L'intendance sanitaire de Marseille méritait un chapitre spécial ; notre lazaret est le plus beau de l'Europe : ses lois et son organisation, comme celles de Chambre de Commerce, ont servi de modèle aux autres peuples. J'ai fait connaître les principales dispositions de ses règlemens, ses tarifs, ses recettes et ses dépenses. J'ai dit une partie des améliorations introduites dans cet important service. Il y a sans doute beaucoup à faire encore ; mais en pareille matière la prudence est un devoir rigoureux ; elle est aussi une nécessité. Aucune réforme ne peut s'opérer que de concert avec les autres états de la Méditerranée qui repousseraient les provenances de notre port si son régime sanitaire cessait d'être en harmonie avec le leur (1).

Un établissement beaucoup plus jeune, mais non moins important, que l'intendance sanitaire a appelé notre attention : les opérations de la Banque de Marseille ont été exposées avec détail, elles témoignent du zèle et des lumières de son administration qui lutte avec

(1) Complétons ce que j'ai dit sur les améliorations introduites dans notre régime sanitaire par l'extrait suivant du discours de M. Cunin-Gridaine, à l'ouverture de la session des conseils-généraux de l'agriculture, du commerce et des manufactures (16 décembre 1841).

« J'ai eu à m'occuper, dans le même intérêt (celui de la navigation maritime) des adoucissemens qui pouvaient être apportés, sans nuire à la garantie publique, au régime des quarantaines. Une ordonnance royale du 15 novembre 1839, a supprimé le régime de la patente suspecte pour les provenances des pays sujets à la fièvre jaune, et réduit à une durée de huit à quinze jours, sur les côtes de l'Océan, la quarantaine de ces mêmes provenances qui était auparavant de dix à trente jours, et pour les côtes de la Méditerranée, de dix à vingt-cinq jours au lieu de quinze à quarante.

» Une autre ordonnance du 4 décembre de la même année a réduit de trente à vingt-cinq jours la quarantaine des arrivages de Constantinople.

» Les provenances de la mer Noire subissaient la même quarantaine que celles de Constantinople ; au moyen de quelques précautions imposées aux capitaines à leur passage dans cette ville et aux Dardanelles, cette quarantaine a été fixée à dix jours pour la Méditerranée et de deux à dix jours dans l'Océan et dans la Manche. Les marchandises chargées à Odessa sont même affranchies de toute quarantaine lorsqu'elles sont expédiées après l'accomplissement de certaines formalités concertées avec le consul de cette résidence.

» La quarantaine des arrivages de la Grèce, qui était de vingt jours pour la Méditerranée, a été réduite à douze et à dix jours pour les ports de l'Océan, les provenances de Maroc, soumises précédemment à une quarantaine de rigueur de cinq à vingt jours, ne subissent plus qu'une quarantaine fixée à dix jours.

succès contre les difficultés qui naissent d'une immense et constante exportation d'espèces.

J'ai terminé cette revue de nos principales institutions commerciales par des recherches sur les courtiers : le privilége a existé à-peu-près de tous temps à Marseille. Les fréquens remaniemens que cette corporation a subis depuis son origine prouvent qu'elle doit suivre la marche du commerce et se mettre toujours en harmonie avec ses besoins. Comme toutes les choses humaines, elle est susceptible d'abus : nous avons vu en 1777 la place compromise par le monopole des courtiers, au point qu'il devint nécessaire de supprimer les 60 offices, ce qui fut fait par la Chambre de Commerce au moyen d'un emprunt amorti par les nouveaux titulaires. Pour éviter le retour de pareils abus et d'une pareille nécessité, Marseille compte à bon droit sur la surveillance active et éclairée du syndicat actuel, dont la composition ne laisse rien à désirer.

Nous allons maintenant, dans le Livre Troisième, pénétrant au cœur de notre sujet, exposer l'état des relations de Marseille avec chaque puissance.

» Enfin, une ordonnance royale du 17 février 1841 a affranchi de toute quarantaine les provenances de l'Algérie, mesure qui, sans porter atteinte à nos rapports avec les états voisins de l'Italie, a été un véritable bienfait pour les blessés et les malades de notre armée d'Afrique.

Le même chapitre indique les années où la peste a éclaté dans le Lazaret. Ce document, comme dans la première édition, s'arrête à 1825. Depuis lors la peste a sévi encore une fois. Trois personnes venues sur le bateau à vapeur le *Leonidas*, moururent de cette maladie en 1837.

FIN DU TOME PREMIER.

POST-SCRIPTUM.

Au moment de livrer cette dernière feuille à l'impression, je crois devoir répéter avec une nouvelle énergie à l'administration supérieure, comme avertissement grave, je dirai plus, comme cri d'alarme, les réclamations renfermées dans ce volume au sujet des deux plus grands obstacles qui s'opposent au progrès du commerce de Marseille, savoir :

L'insuffisance du port,

L'élévation des frais.

Citons des faits :

Un navire richement chargé a été consigné à une maison de Marseille avec ordre de le réexpédier à Gênes si les frais dépassaient une limite fixée.

Il a fallu envoyer ce navire à Gênes.

Voilà donc les navires repoussés de Marseille par l'élévation des frais ; mais si l'encombrement du port continue il faudra aussi les repousser faute de place.

En ce moment (janvier 1842) les navires sont dans le port du Frioul sur cinq rangs. Le cinquième rang est exposé aux plus grands dangers, faute d'une jetée que l'on construira sans doute. Dans le port même de Marseille, les navires en quarantaine d'observation sont sur quatre rangs ; l'intendance sanitaire va être forcée d'en établir un cinquième qui obstruera l'accès du bassin de Carénage. Des bâtimens qui ont terminé leur quarantaine au Frioul ne peuvent être reçus dans le port. Il en est qui ont attendu jusqu'à vingt-cinq jours leur tour de débarquement.

Si l'on calculait les sommes que coûte au commerce cet encombrement, on serait effrayé de leur énormité. Comment fera-t-on quand les sept à huit bateaux à vapeur que l'on construit pour notre port seront terminés. Conçoit-on une ville de commerce obligée de repousser les navires qui lui apportent la richesse et le travail?

Notre chambre de commerce se montre depuis long-temps vivement émue de ces graves questions. Elle ne cesse de faire entendre au gouvernement les plus pressantes sollicitations. Le gouvernement y fera droit sans doute: c'est son intérêt et son devoir aussi. Il s'agit d'accorder à Marseille la liberté de travailler, c'est-à-dire d'enrichir la France, qui fait près du quart de son commerce par le port de Marseille.

On ne peut, sans compromettre les premiers intérêts du pays, retarder l'exécution des ports auxiliaires.

Je reviendrai sur ce sujet et sur celui de l'élévation des frais, dans le Sixième Livre, en parlant de l'entrepôt du prohibé, des pilotes lamaneurs et de toutes les améliorations que réclame notre ville.

TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES DANS LE PREMIER VOLUME.

CHAPITRE IV.

Marseille sous les Rois de France jusqu'à Louis XIV.

CHAPITE V.

Marseille sous Louis XIV.

CHAPITRE VI.

Marseille sous Louis XV.

CHAPITRE VII.

Marseille de 1780 *à* 1792.

CHAPITRE VIII.

Marseille de 1792 à 1814.

CHAPITRE IX.

Marseille de 1815 à 1840.

LIVRE SECOND.

DES INSTITUTIONS LOCALES.

CHAPITRE 1er.

De la Franchise du Port.

CHAPITRE II.

Douanes.

CHAPITRE III.

Chambre de Commerce.

CHAPITRE IV.

Tribunal de Commerce.

ERRATA.

Page 34, ligne 26, au lieu de : église primaticale, lisez : église prrimatiale.

Page 82, ligne 31, au lieu de : que M. de Roux en *face* l'expérience, lisez en *fasse* l'expérience.

Page 129, ligne 26, au lieu de : 17,472 quintaux métriques, lisez : 8,736 quintaux métriques de 100 kilogrammes.

Page 156, ligne 13, le chiffre des exportations de Marseille doit être porté à 206,771,190 francs, parce qu'on a oublié d'y comprendre les expéditions en transit montant à 9 millions.

Page 202, Ajoutez à la liste des bateaux à vapeur français du port de Marseille : le *Tage* et l'*Amsterdam*, de 200 chevaux, employés, le premier, aux voyages d'Alger, le second, à ceux d'Italie.

Page 215, ligne 21, au lieu de : l'Océan Transatlantique, lisez l'Atlantique

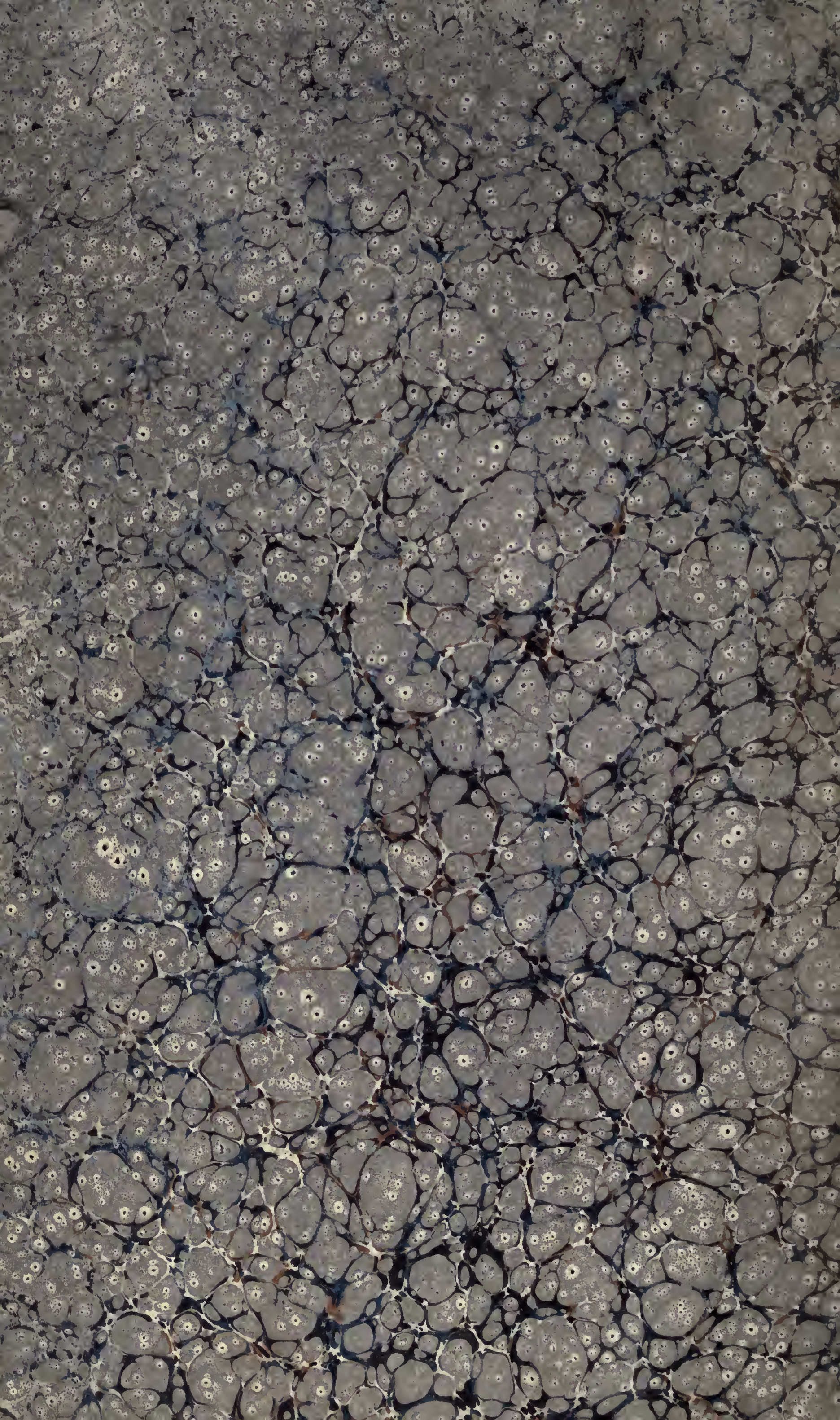
Page 241, ligne 37, au lieu de : peu à près, lisez peu après.

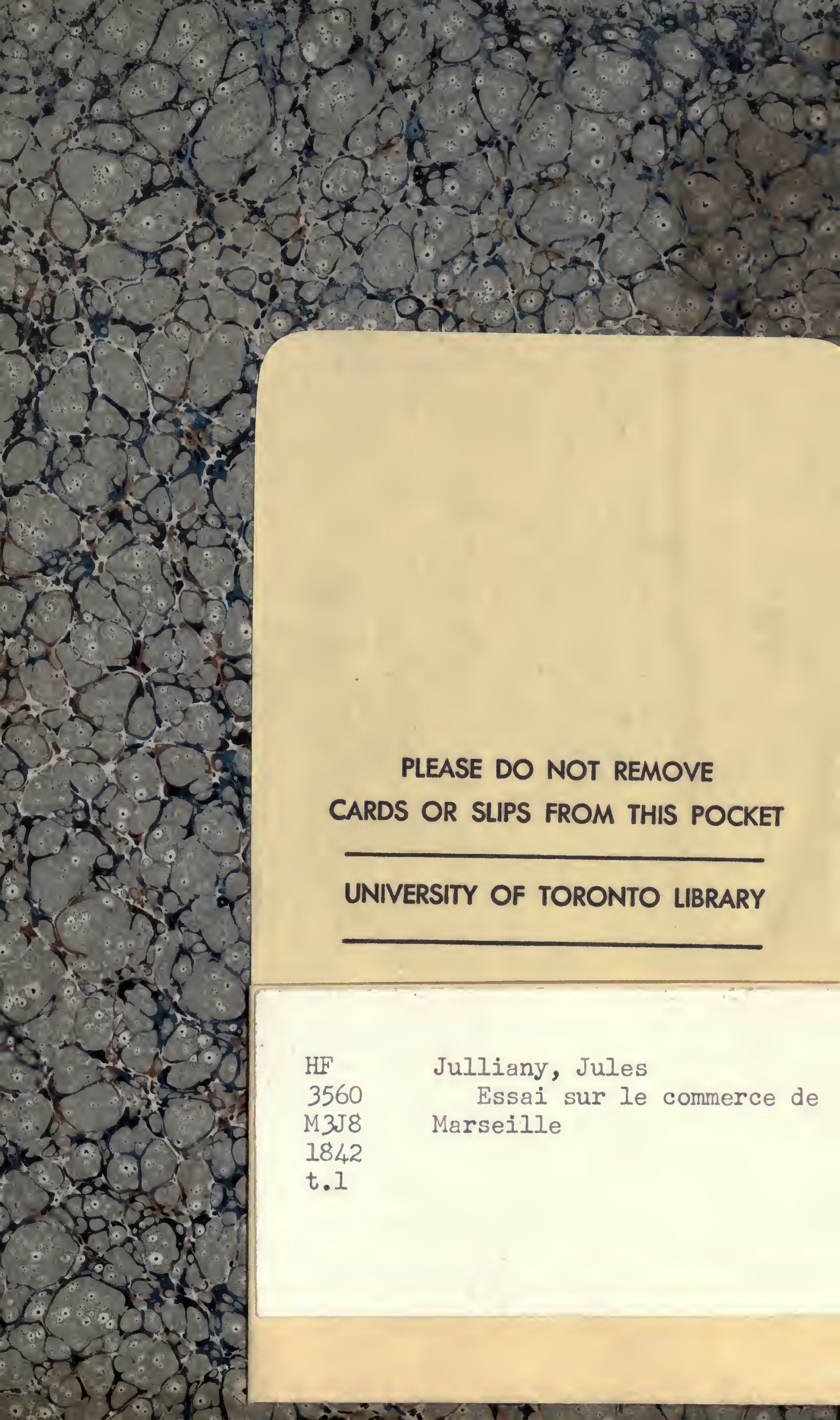
Page 309, ligne 2, au lieu de : 100,00 livres, lisez 100,000 livres.

Page 338, ligne 26, au lieu de : propriété lisez prospérité.

Page 342, ligne 4, au lieu de : avaient de notions suffisantes, lisez avaient notions suffisantes.

Ces deux dernières corrections ont été faites dans un grand nombre d'exemplaires avant la fin du tirage.




PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET
UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY
HF
3560
M3J8
1842
t.1
Julliany, Jules
Essai sur le commerce de
Marseille

